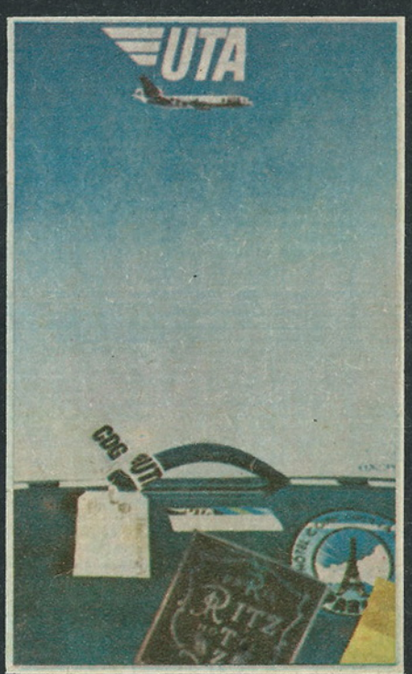
- KOMBATANCI W SZKOLE ORLĄT
- AKCJA KOMARY
- PLAKAT LOTNICZY
- KLUB MISTRZÓW
- SAGA RODU RALLYE

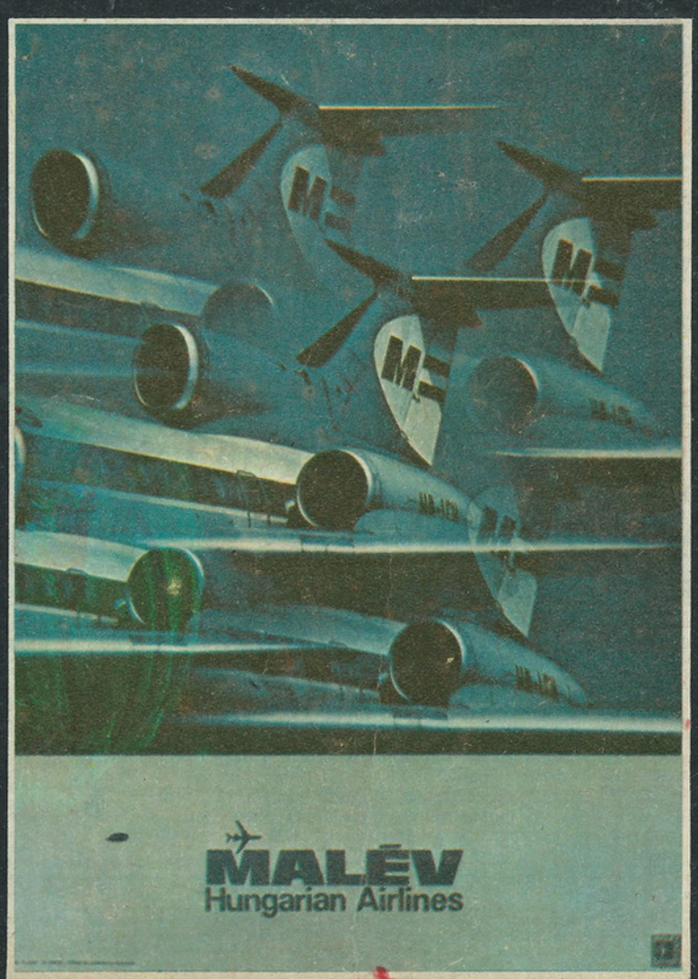
CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

46 18.11.1979 (1480)

Z WYSTAWY MIĘDZYNARODOWEGO PLAKATU LOTNICZEGO, JAKA CZYNNA BYŁA W WILANOWIE. PATRZ ARTYKUŁ NA STR. 5.





POŻEGNANIE Z BRONIĄ

Po długoletniej służbie w szeregach Ludowego Wojska Polskiego odeszli do rezerwy: mjr pil. **Bronisława Dudek**, płk dypl. pil. **Zdzisław Jagoda**, płk mgr inż. **Stefan Czarnecki**, ppłk nawig. **Zbigniew Zieliński** i ppłk **Leon Grzechulski.**

Odchodzących na zasłużony odpoczynek oficerów pożegnał w sali tradycji ludowego Lotnictwa Polskiego DWL w Poznaniu zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych d/s liniowych, gen. bryg. pil. **Michał Polech**, w towarzystwie członków Rady Wojskowej i sekretarza Komitetu Partyjnego WL.

RAJDOWE MISTRZOSTWA POMORZA

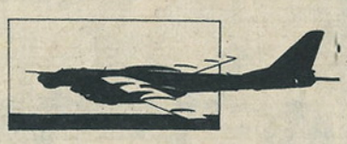
W Aeroklubie Bydgoskim przeprowadzono samolotowe rajdowo-nawigacyjne mistrzostwa Pomorza z udziałem załóg z aeroklubów: Bydgoskiego, Kujawskiego, Pomorskiego, Włocławskiego. Rozegrano 4 konkurencje. Pierwsze cztery miejsca zajęły załogi bydgoskie: 1. **Węgierski i Kaczyński** — 4370,9 pkt; 2. **Kohls i Szymik** — 4240,2 pkt; 3. **Świtała i Kosior** — 4226 pkt; 4. **Likus i Matysiak** — 3883,3 pkt; 5. **Kirszkowski i Zielski** (Aeroklub Pomorski (Toruń).

NA LOTNI Z CZERWONYCH WIERCHÓW

Członek Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu, znany pilot lotniowy **Józef Gigoń**, wykonał 28 października br. przelot na lotni z Czerwonych Wierchów do Zakopanego. Różnica poziomu wynosiła 1270 m, a lot trwał 12 minut i 20 sekund. Lądowanie odbyło się na Równi Krupowej w centrum stolicy Tatr.

ZAWODY SAMOLOTOWE W OLSZTYNIE

W dniach 6–9 października przeprowadzono na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie okręgowe zawody samolotowe rajdowo-nawigacyjne. Startowało 14 załóg z aeroklubów: Białostockiego, Mazowieckiego w Płocku, Warszawskiego i Warmińsko-Mazurskiego. Rozegrano 4 konkurencje. Pierwsze trzy miejsca zajęły załogi olsztyńskie: 1. **Henryk Borostowski i Franciszek Banach**, 2. **Włodzimierz Przybyła i Leszek Sawicki**, 3. **Mirosław Gowkielewicz i Zbigniew Bojko**, 4. **Jerzy Wołkowyski i Henryk Sosnowski** (Białystok), 5. **Jerzy Zofka i Bogdan Zmysłowski** (Olsztyn).

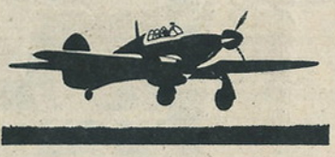


ZAWODY SAMOLOTOWE W CZĘSTOCHOWIE

Z udziałem 13 załóg z aeroklubów: Łodzi, Piotrkowa, Kielc, Torunia i Częstochowy przeprowadzono w Aeroklubie Częstochowskim (19–21.10.79) okręgowe zawody samolotowe rajdowo-nawigacyjne. Wyniki: 1. **Włodzimierz Skalik i Mariusz Tajchman** — 4257 pkt, 2. **Andrzej Osowski i Marek Jagoda** — 4142 pkt, 3. **Ryszard Naturalny i Krzysztof Koniecki** — 3887 pkt — wszyscy z Częstochowy.

KOMUNIKACJA ŚMIGŁOWCOWA ZE STATKAMI

W Szczecinie prowadzone są rozmowy pomiędzy przedstawicielami PŻM i PUL mające na celu uruchomienie bezpośredniej komunikacji śmigłowcowej między statkami na redzie a lądem. Ma to m.in. umożliwić szybki przerzut na statki ekip remontowych wraz z narzędziami i częściami zamiennymi potrzebnymi na statkach. Przeprowadzono już próbne lądowanie śmigłowca Mi-2 na pokładzie statku m/s „Uniwersytet Toruński" w Świnoporcie. W przyszłości przewiduje się użycie do tego rodzaju transportu także Mi-8.



PREZES AEROKLUBU PRL WYBRANY PONOWNIE WICEPREZYDENTEM FAI

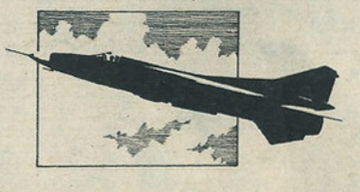
W dniach 28 października — 3 listopada br. odbyła się w Nikozji na Cyprze 72 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Uczestniczyła w niej także delegacja Aeroklubu PRL z prezesem gen. bryg. pil. dr. JÓZEFEM SOBIERAJEM.

Na konferencji podsumowano roczną działalność Federacji, przyznano medale i dyplomy za wybitną działalność oraz dokonano wyboru nowych władz. Prezes Aeroklubu PRL wybrany został ponownie wiceprezydentem FAI. Dyplomami im. P. Tissandiera wyróżniono dwóch polskich działaczy: ZDZISŁAWA DUDZIKA i ZBIGNIEWA CHODOROWSKIEGO.

O konferencji FAI w Nikozji napiszemy obszerniej w następnych numerach.

MEDALE ZA 25 LAT PRACY W DZIENNIKARSTWIE PRL

W Domu Dziennikarza w Warszawie odbyła się 7 listopada uroczystość wręczenia grupie dziennikarzy medali „Za 25 lat pracy w dziennikarstwie PRL". Miło nam powiadomić, że wśród wyróżnionych medalami znaleźli się: nasz redakcyjny kolega red. **Tadeusz Malinowski** i stały współpracownik red. **Wiktor Wionczek**, którym składamy gratulacje.



ZMARŁ

30 października 1979, w wieku 66 lat, **JÓZEF JANUSZ RÓŻYCKI-TARASZEWSKI**, oficer obserwator 1 pułku lotniczego, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, ruchu oporu w szeregach AK, współorganizator akcji „Most", odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych.

PRZYPOMINAMY O PRENUMERACIE „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA 1980 ROK

Czas odnowić prenumeratę „Skrzydlatej Polski" na rok 1980. Zgłoszenia przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" i urzędy pocztowe do dnia 25 listopada 1979 r.

Cena prenumeraty: rocznie 260 zł

półrocznie 130 zł

kwartalnie 65 zł

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

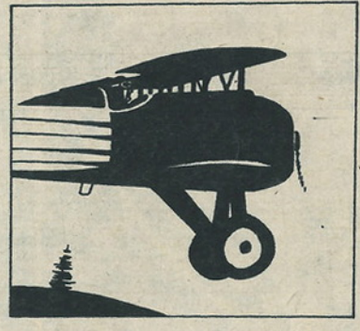
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00–958 Warszawa. Konto PKO nr 1531–71. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50 proc. dla zleceniodawców indywidualnych i o 100 proc. dla zlecających instytucji, zakładów pracy.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- SATELITY NAD BOROWCEM
- „WAŻKI" — UNIWERSALNE
- OMNIPOL W BRNIE
- CENA DECYZJI
- PIONIERZY
- LOTNIE W BRAZYLII
- WYŚCIGI POWIETRZNYCH GOKARTÓW

Rys. W. Fuglewicz (5)



SONDA 100 Z KOLIBREM

Zespół redakcyjny telewizyjnego magazynu popularnonaukowego SONDA był tak miły, że powiadomił Skrzydlatą o emisji swego pierwszego programu o tematyce lotniczej pt. „Pułap 100". Tytuł dość wymyślny, bo wyraz sugerował od razu coś lotniczego, a liczba po prostu setny program, który wprawdzie był jubileuszowy, ale jednak nie miał nic z tego charakteru, co się chwali jego realizatorom.

Zasiedliśmy więc 23 października po południu (17.20) przed telewizorem kolorowym (a jakże!), by w programie I TV obejrzeć „Pułap 100" ze zdwojoną ciekawością. Dlatego, że jego bohaterem miał być najnowszy produkt Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich w Warszawie — PZL-110 Koliber, którego sprowadzono aż do studia.

I nie pożałowaliśmy. Podziwialiśmy oryginalne barwne zdjęcia filmowe tego pięknego samolotu w locie, z rejestracją SP—LIT i napisem SONDA TEST. Niektóre z nich unikalne, wykonane kamerą (taśma 16 mm) z końcówki lewego płata, co pozwoliło dobrze zobaczyć pracę skrzel w locie oraz ze stopnia z prawej strony kadłuba. Filmowano również Kolibra z równolegle lecącej Wilgi, także równoczesny start obydwu samolotów. Filmowe obrazy przyjęliśmy wręcz entuzjastycznie, ponieważ i w kinie i w telewizji oglądamy jeszcze zbyt mało dobrych zdjęć lotniczych. Zresztą Koliber ze swą zgrabną sylwetką okazał się bardzo fotogeniczny. Dodajmy jeszcze, że samoloty dla potrzeb SONDY prowadzili piloci warszawskiego Centrum — Łukomski i Jędrzejewski.

Ale wszystkie te ładne obrazy filmowe były niejako tłem do głównych tez-pytań magazynu telewizyjnego. Redaktorzy SONDY, zdając sobie sprawę że adresują swą audycję telewizyjną do szerokiego kręgu odbiorców zainteresowanych tematyką lotniczą, usiłowali znaleźć w programie odpowiedzi na trzy pytania: Dlaczego w Polsce i na świecie buduje się samoloty lekkie? Jaki będzie lekki samolot przyszłości? Jaki wkład w rozwój samolotów lekkich mają badania prowadzone w locie i na ziemi? Trudno oczywiście dać w półgodzinnej audycji wyczerpujące odpowiedzi na tak wnikliwie postawione pytania. Trzeba jednak przyznać, że w sensie ogólnym, z punktu widzenia potrzeb telewidza masowego interesującego się tylko pobieżnie tak wyspecjalizowanym tematem, to setna SONDA dała na nie odpowiedź. Pomógł w tym również gość programu, mgr inż. Janusz Drozdowski, konstruktor prowadzący Kolibra. Fachowcy będą mieli z pewnością spory niedosyt. Ale cóż, przecież to nie do nich był adresowany program.

Można by SONDZIE po tej audycji co nieco wytknąć, bo zbyt wyidealizowano Kolibra jako idealną maszynę do szkolenia, supernowoczesną technikę, ze skrzydłami o zmiennej geometrii (chodzi w rzeczywistości o zmienną geometrię tylko profilu), ale nie spieszmy się z krytyką. Trzeba pochwalić zamysł podjęcia tematu i realizację całego niełatwego przecież programu. Jest to dobra popularyzacja lotnictwa, a polskiego w szczególności. Radzibyśmy byli częściej oglądać SONDĘ o charakterze lotniczym. Ciekawych, intrygujących do podjęcia tematów — nie brak. Do czego gorąco zachęcamy zespół redakcyjny SONDY, gratulując zarazem jubileuszowej „setki", wraz z życzeniami równie udanych i jeszcze lepszych następnych stu programów. Oby w nich — jak najwięcej o lotnictwie.

Ikarus

DĘBLIŃSKIE SPOTKANIA

W 40 rocznicę napaści Niemiec na Polskę i 35 rocznicę PRL, Rada Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL zorganizowała 27 października 1979 r. zlot kombatantów-seniorów lotnictwa. Zlot odbył się w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie i wzięło w nim udział ponad 130 seniorów lotnictwa polskiego z całego kraju.

Impreza rozpoczęła się od uroczystości przed pomnikiem lotników. Kombatanci z prezesem Rady Seniorów Lotnictwa przy APRL płk. rez. pil. **Medardem Koniecznym,** w towarzystwie przedstawicieli komendy WOSL z komendantem szkoły gen. bryg. pil. drem **Józefem Kowalskim** na czele, złożyli kwiaty przed pomnikiem bohaterskich lotników dęblińskiej Szkoły Orląt. Oddano koleżeński hołd wychowankom i instruktorom szkoły lotniczej, którzy polegli w walce z hitlerowskim najeźdźcą w latach II wojny światowej oraz tym wszystkim, jak głosi napis na pomniku, którzy „wykuwając moc obronną Ojczyzny zginęli śmiercią lotnika".

Po uroczystości przed pomnikiem lotników, zgromadzonych w sali kinowej uczestników zlotu powitał komendant WOSL gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski. Generał zapoznał zebranych z historią i problemami rozwoju dęblińskiej uczelni, podkreślając wkład szkoły w umacnianie naszej obronności i w rozwój wyższego szkolnictwa wojskowego. W przemówieniu padały nazwiska wielu pilotów związanych z Dęblinem, wśród których były takie sławy polskiego lotnictwa jak: kpt. pil. **Franciszek Żwirko,** kpt. pil. **Stanisław Latwis,** ppłk pil. **Jerzy Bajan** — ostatni przed wojną komendant dęblińskiej szkoły, płk rez. pil. **Stanisław Skalski** czy mieszkający do dziś w jej murach mjr rez. pil. **Jan Hryniewicz** oraz jeden z najstarszych obecnych na zlocie seniorów lotnictwa płk rez. pil. **Kazimierz Kalina.**

Komendant WOSL przypomniał piękną kartę historii zapisaną przez dęblińską szkołę, jej instruktorów i wychowanków w latach II wojny światowej. Personel i absolwenci szkoły walczyli we wszystkich jednostkach lotniczych w czasie Wojny Obronnej 1939, a następnie na obczyźnie brali czynny udział w walkach z hitlerowskim najeźdźcą, wnosząc wielki wkład w dzieło zwycięstwa nad faszyzmem i odrodzenie się niepodległej Polski.

Gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski podkreślił, że najbujniejszy okres rozwoju szkoły przypadł na lata powojennej odbudowy, kiedy to w znacznym stopniu tworzono podwaliny pod dzisiejszy rozkwit Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Obecnie w trakcie nauki podchorążowie zdobywają wiedzę teoretyczną i praktyczne umiejętności niezbędne oficerom pilotom, nawigatorom i oficerom politycznym współczesnego lotnictwa wojskowego. Szkolenie praktyczne na samolotach szkolno-treningowych i bojowych odbywa się pod kierunkiem doświadczonych pilotów instruktorów.

„Chcemy — powiedział komendant WOSL — aby z naszej uczelni wychodził człowiek nowoczesny, o szerokich horyzontach myślowych, odporny na trudy życia wojskowego inżynier pilot i inżynier nawigator o wysokich kwalifikacjach, odznaczający się dużymi walorami fachowymi, ideowymi i pedagogicznymi. Wychowując i kształcąc dla potrzeb obronności, szkoła mocno zaszczepia w swoich wychowankach tradycyjne cnoty żołnierskie, lotnicze i dowódcze".

Dęblińska uczelnia wychowuje i kształci podchorążych w oparciu o piękne patriotyczne tradycje polskiego lotnictwa, w których tkwi dorobek wszystkich pokoleń lotników. Środowisko seniorów lotnictwa-kombatantów odgrywa dużą rolę w popularyzacji wśród młodzieży problematyki lotnictwa i obronności. Dlatego też dęblińska Szkoła Orląt przywiązuje wielkie znaczenie do kontaktów z tym środowiskiem.

„Dęblińska alma mater cieszy się z takich spotkań jak dzisiejsze. Życzę miłego, przyjemnego spędzenia czasu w murach naszej uczelni" — zakończył swoje wystąpienie komendant WOSL gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski.

Odpowiadając na to serdeczne powitanie płk rez. pil. **Wacław Król** powiedział m. in.: „Przyjechaliśmy tutaj ze wszystkich zakątków kraju. Tu spędziliśmy kawał naszego życia, tu przypinano nam skrzydła, tu rozwijały się nasze skrzydła. Dlatego przyjeżdżamy do Dęblina bardzo chętnie, aby odświeżyć naszą pamięć i nabrać sił do dalszej aktywnej pracy w popularyzacji i rozwoju zainteresowań lotniczych wśród młodego pokolenia Polaków. (...) Z murów tej uczelni wyłaniają się sylwetki Żwirki, Wigury, Bajana, Skarżyńskiego, Latwisa, wszystkich tych, którzy byli i są wzorem i symbolem polskiego lotnictwa. (...) Stąd też wystartował Hermaszewski".

Płk. rez. pil. Wacław Król wyraził chyba uczucia wszystkich seniorów naszego lotnictwa, mówiąc ciepło o dęblińskiej uczelni i osobistym wkładzie gen. bryg. pil. dra Józefa Kowalskiego w jej dynamiczny rozwój na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. Podobne uczucia wyraził też w pięknym przemówieniu mjr rez. pil. Jan Hryniewicz.

Po przekazaniu na ręce komendanta WOSL okolicznościowych upominków, zgromadzeni na sali seniorzy lotnictwa obejrzeli interesujący film pt. „Przez trudy do gwiazd". Film ukazał współczesne życie szkoły i ludzi tworzących jej dzień powszedni. Na filmie pokazano wykładowców, instruktorów i podchorążych w codziennym rytmie pracy i szkolenia.

Następnie kombatanci - seniorzy zwiedzili obiekty uczelni. W oddziale szkolenia zapoznali się z nowoczesnym sprzętem szkoleniowym i urządzeniami do nauki pilotażu i nawigacji. W sali historii szkoły obejrzeli wystawę na temat tradycji i historii dęblińskiej Szkoły Orląt.

W czasie zwiedzania obiektów uczelni odbyły się spotkania kombatantów z obecnymi wychowankami WOSL. Dwa pokolenia lotników zetknęły się w murach uczelni, która od ponad pięćdziesięciu lat kształci i wychowuje nowe kadry dla lotnictwa wojskowego.

Podczas obiadu w kasynie gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski wygłosił krótkie przemówienie do uczestników zlotu, podkreślając patriotyczne tradycje dęblińskiej szkoły oraz wzniósł toast za pomyślność środowiska seniorów lotnictwa, życząc im dużo sił i sukcesów w popularyzacji lotnictwa i w patriotycznym wychowaniu młodzieży lotniczej.

Płk rez. pil. Medard Konieczny w imieniu zgromadzonych na zlocie seniorów lotnictwa serdecznie podziękował komendantowi dęblińskiej uczelni za ciepłe przyjęcie i gościnę w jej murach.

Zlot zakończył się występem zespołu podchorążych WOSL, którzy zaprezentowali interesujące lotnicze widowisko słowno-muzyczne.

Spotkanie w Dęblinie, możliwość zetknięcia się z dniem dzisiejszym szkoły — pozostawiły w pamięci seniorów naszego lotnictwa niezatarte ślady. Zlot przyczynił się do dalszej konsolidacji środowiska. Stał się też płaszczyzną wymiany zdań na temat roli lotników kombatantów w patriotycznym wychowaniu młodzieży oraz w popularyzacji problematyki lotniczej w społeczeństwie. Seniorzy lotnictwa są bowiem ważnym ogniwem ciągłości naszych pięknych lotniczych tradycji.

CZESŁAW GŁOGOWSKI

NA ZDJĘCIACH:

Pomnik lotników w Dęblinie.

●

Seniorzy-kombatanci lotnictwa złożyli kwiaty przed pomnikiem.

●

Jeden z najstarszych obecnych na spotkaniu seniorów lotnictwa, Kazimierz Kalina, przekazał nam zdjęcie archiwalne, na którym jest on w Caudronie G-3 na lotnisku w Dęblinie.

Zdjęcia: Józef Potocki i archiwum

Kontrola śmigłowca przed lotem. Na pierwszym planie — szef techniczny inż. Kazimierz Moskowicz.

Zdjęcie autora

szlakiem agrolotników

AKCJA KOMARY

10

Grupę agrolotników z PZL-Świdnik, realizującą w Egipcie kontrakt zwany Akcją Komary, spotkałem w hotelu Heliopolis w kairskiej dzielnicy o tej samej nazwie. Przywiózł mnie tam z Benhy mgr Ryszard Kosioł, kierownik śmigłowcowej agrolotniczej akcji Egipt'78 i '79. — Spotkasz się z naszymi chłopakami, zobaczysz jak żyją i pracują, porozmawiasz i mam nadzieję, że coś o nich napiszesz. Zasługują na to — powiedział Ryszard.

I oto siedzę w hotelowej kawiarni na świeżym powietrzu, wśród pilotów i mechaników z jakże dalekiego stąd Świdnika. Dokładniej mówiąc, nie wszyscy pochodzą ze Świdnika, wszyscy jednak zostali tu przysłani przez tamtejszą WSK, w której aktualnie są zatrudnieni. Jest popołudnie, wrócili właśnie ze swej polowej bazy pod Kairem, wrócili by trochę „przekąsić i pomieszkać". Część mieszka właśnie w hotelu Heliopolis, część w pobliskich kwaterach, hotelowa kawiarnia jest więc miejscem ich częstych towarzyskich spotkań, a czasami nawet pracowniczych odpraw. Chwilowo zresztą, bowiem Akcja Komary to nieustanna wędrówka po całym niemal Egipcie, od Morza Śródziemnego przez deltę Nilu aż do Assuanu i granicy z Sudanem, to nieustanna zmiana lądowisk i kwater. W momencie gdy odwiedziłem grupę agrolotników biorących udział w tej akcji, już mieli poza sobą pracę na terenie czterech guwernoratów, zmienili kilkadziesiąt lądowisk i posuwając się z północy na południe pracowali właśnie w okolicach Kairu.

Jak sama nazwa akcji wskazuje, jej celem jest zwalczanie komarów i innych stawonogów, które są przenosicielami wielu zakaźnych chorób, groźnych dla ludzi i zwierząt. Niezwykle groźna jest zwłaszcza tzw. gorączka kenijska, chociaż lista chorób zakaźnych przenoszonych przez stawonogi jest bardzo długa. Dla przykładu wymieńmy niektóre: plaga komarów to groźba malarii, filariozy, żółtej gorączki, dengi, zapalenia mózgu i szeregu innych chorób wirusowych; moskity to gorączka papatasi, leiszmanioza skórna, kala-azar; meszki — onchocerkoza; mucha tse-tse — śpiączka afrykańska, wszy — dur plamisty i gorączka okopowa; pchły — dżuma; pluskwiaki z rodziny zajadkowatych — choroba Chagasa; obrzeżki — dur powrotny kleszowy (endemiczny); kleszcze — riketsjozy, wirusowe zapalenie mózgu i gorączki krwotoczne.

W Egipcie wszystkie te choroby są tym groźniejsze, że ogólny poziom higieny nie jest tam wysoki. Przeciwdziałaniem pladze stawonogów zainteresowane jest bezpośrednio Ministerstwo Zdrowia Publicznego Arabskiej Republiki Egiptu, a zainteresowanie to jest tym większe, im bardziej prawdopodobna jest epidemia.

Dla polskich śmigłowców „wrogiem" są więc wszystkie tereny wylęgowe stawonogów, czyli stojące zbiorniki wodne, kanały ściekowe, krzaki i mokradła, osadniki naturalne itp. Zdarza się nawet, że mieszkańcy Egiptu, doceniając profilaktykę z powietrza, wynoszą na teren opryskiwany przez śmigłowce własną pościel i inne sprzęty domowe, narażone na działanie stawonogów.

Śmigłowce opryskują teren z wysokości 10—15 m. Praca nie należałaby może do najtrudniejszych, gdyby nie liczne przeszkody terenowe, wysokie temperatury, w południe na ogół ponad 30 stopni, wreszcie ośmiogodzinny dzień pracy — od szóstej do czternastej.

Gdy odwiedziłem świdnickich agrolotników, biorących udział w Akcji Komary, mieli już za sobą 480 godzin wylatanych w akcji, na 600 godzin przewidzianych we wstępnym kontrakcie. Byli jednak pewni, że kontrakt zostanie przedłużony co najmniej do tysiąca godzin. W Akcji Komary latały 3—4 śmigłowce Mi-2.

Po serdecznym powitaniu, gawędzimy przy coli i egipskim piwie. Ci świdniccy agrolotnicy pracują w Egipcie już od kilku miesięcy, ciekawi są więc co słychać w kraju. Mnie ciekawi ich praca i życie w Egipcie. Pytam m. in. czy praca w Afryce jest dla nich łatwiejsza czy trudniejsza niż w kraju, ciekawsza, lepsza czy gorsza? Praca jak praca — odpowiadają — nigdzie nie ma lekko, ale tu w Egipcie jest jednak cięższej niż w kraju. Praca w gorącym klimacie, w tropiku, wymaga więcej wysiłku i lepszej kondycji niż w kraju, w klimacie umiarkowanym. Oczywiście, Afryka to egzotyka, zwłaszcza dla tych, którzy pracują tu po raz pierwszy. Można coś nowego zobaczyć i poznać inne obyczaje. Ale uciążliwy klimat, nierzadko prymitywne warunki bytowania, brak stołówki, często konieczność przyrządzania sobie posiłków całkowicie we własnym zakresie, łącznie z dokonywaniem zakupów, oddalenie od bliskich, nostalgia — wszystko to czyni pracę w Afryce niełatwą, próbą którą nie wszyscy znoszą dobrze, a niektórzy wręcz nie wytrzymują.

Ci z którymi rozmawiam, nie łamią się jednak. Oto mechanik osprzętu Jerzy Bronis. W PZL-Świdnik pracuje od 1960 r. Trzy lata temu był z polskimi śmigłowcami w Iranie. Wywodzący się z Aeroklubu Lubelskiego pilot Kazimierz Matysiak oraz mechanicy Zbigniew Głaz i Lech Szyszko stanowią załogę jednego ze śmigłowców. Mechanik śmigłowcowy Stanisław Jankowski ma 32 lata i już 15 lat pracy w PZL-Świdnik. Za granicą pracuje po raz pierwszy. Oto dalsi mechanicy ze Świdnika: Waldemar Oleksy, Daniel Głowacki, Jan Klisz, Edward Graboś, Stefan Gołąb. I piloci: Jan Naumiak, Józef Janosz i najmłodszy z całej ekipy, 24-letni Włodzimierz Ciszewski. I znani już z Benhy, gdzie mieszkają, szef techniczny akcji inż. Kazimierz Moskowicz, kierowca-mechanik sprzętu naziemnego Albin Kowalik i magazynier Czesław Kondraciuk. Cała trójka to długoletni pracownicy PZL-Świdnik, wysłani do Afryki po raz pierwszy, w nagrodę za wzorową pracę w macierzystym zakładzie. I kierowca mechanik Stanisław Jankowski. Opowiadają o swojej pracy, ale nie zapominają o swoich kolegach, którzy pracują na północy, w bazie Naser, k. Aleksandrii, w akcji agrolotniczej — Stanisławie Kasperku, Zdzisławie Trederze i Zbigniewie Dominie. Ta trójka ma wspaniałe wyniki, a znani do niedawna akrobaci samolotowi, Staszek Kasperek i Zdzicho Treder, dokonują podobno cudów zręczności także na śmigłowcach. Do Heliopolisu przybywa wreszcie Józef Menet, kierownik bazy w Akcji Komary. Z tym bardzo dobrym instruktorem latałem wielokrotnie na samolotach w Aeroklubie Warszawskim. Lata od 31 lat. W Afryce pracuje po raz drugi. Kieruje bazą, ale jak trzeba sam zasiada za sterami śmigłowca, wykonuje loty najtrudniejsze i jeśli trzeba, zastępuje każdego pilota.

Miłe lotnicze spotkanie z dala od Ojczyzny z konieczności przerywa szef wszystkich śmigłowcowych agrolotników w Egipcie, mgr Ryszard Kosioł. Po prostu już pora spać. Wraz z inż. Moskowiczem korzystamy z gościnności Ryszarda i noclegu w jego biurze-kwaterze przy El Amal w tej samej dzielnicy Heliopolis.

Nazajutrz rano wraz z inż. Moskowiczem jadę na podkairskie lądowisko polskich śmigłowców. Jedziemy przez cały niemal Kair. Daleka droga. Mam jednak okazję oglądać m. in. sławne miasto umarłych i piramidy w Gizie. W końcu zakurzoną drogą nad kanałem wśród palmowych gajów wyjeżdżamy z egipskiej metropolii. Jeszcze kilkanaście minut jazdy i jesteśmy w kolejnej polowej bazie polskich śmigłowców. Polskie Mi-2 stoją na niewielkim lądowisku przy polnej drodze. Dziś mają wykonać kilka ostatnich lotów operacyjnych w okolicznym terenie i odlecieć na nowe lądowisko. Obok śmigłowców — samochody i beczki z chemikaliami oraz Arabowie, którzy współpracują na co dzień z Polakami. Oglądam, rozmawiam, robię kilka pamiątkowych zdjęć. I żegnam się z sympatyczną grupą polskich agrolotników, realizującą w Egipcie kontrakt, zwany Akcją Komary. Do zobaczenia w kraju — mówimy sobie nawzajem.

HENRYK KUCHARSKI

PLAKAT LOTNICZY

W Muzeum Plakatu w Wilanowie czynna była wystawa plakatu lotniczego, zorganizowana z okazji 50-lecia PLL LOT. Na ekspozycji zgromadzono 250 plakatów nadesłanych przez 35 zagranicznych towarzystw lotniczych oraz 45 plakatów polskich, ilustrujących w retrospektywie związki sztuki plakatowej z PLL LOT. W sumie prezentowanych jest 300 eksponatów z 30 krajów, ze wszystkich kontynentów.

Plakat lotniczy jest plakatem reklamowym, winien więc przemawiać do wszystkich. Dzięki tak ściśle określonej jego funkcji wytworzyła się swoista technika plakatu, a więc przede wszystkim fotografia, będąca jednoznacznym przekaźnikiem informacji. Jako najbardziej komunikatywna, wykorzystywana jest przez wiele towarzystw lotniczych.

W ekspozycji wilanowskiej plakaty fotograficzne pogrupowano na zasadzie podobieństwa użytych motywów. Najbardziej popularnym tematem jest motyw samolotu jako środka transportu, ukazanego podczas startu, będącego w locie lub podchodzącego do lądowania.

Inną grupę stanowią zdjęcia ziemi wykonane z samolotu. Odznaczają się one perfekcją fotografii, precyzją szczegółu i zaskakującym efektem wizualnym. Warto zwrócić uwagę, że szwajcarskie linie lotnicze Swissair potrafiły wykorzystać do perfekcji ten sposób patrzenia na świat. Zdjęcia robione z góry są nie tylko odbiciem rzeczywistości, ale i odrębną kompozycją plastyczną.

Wśród plakatów fotograficznych zwracają uwagę te, które ukazują urodę i egzotykę krajów, ich pejzaże, słynne zabytki, znaną architekturę. W podobny sposób, ale odwołując się do tradycyjnych symboli, tulipany namawiają do odwiedzenia Holandii, matador – Hiszpanii, a piękna Hinduska – Indii.

Jest też sporo plakatów, które nie posługują się prostymi skojarzeniami, lecz używają obrazu jako atrakcyjnego i przyciągającego wzrok środka; są to znakomite technicznie reprodukcje dzieł sztuki. Na uwagę zasługuje tu cykl plakatów Air France.

Odrębne miejsce na wystawie zajmuje zbiór wybranych plakatów polskich, ukazujących historię współpracy naszych grafików z PLL LOT. Najstarszy pokazywany na wystawie eksponat jest projektem plakatu Józefa Mehoffera z 1924 r. Obok znajdują się prace przedwojennych i współczesnych twórców. Są one przeglądem rozmaitych stylów plastycznych, które kształtowały polski plakat lotniczy. Prace te wybijają się charakterystycznym językiem graficznym, powściągliwością środków artystycznych, dowcipnym skrótem i celnie dobraną symboliką.

Plakaty z ostatniego okresu reprezentowane są przez prace Janusza Grabiańskiego, Tadeusza Gronowskiego, Romana Cieślewicza. Jest także plakat Tomasza Rumińskiego, najbardziej chyba popularny w świecie, przedstawiający chłopca naśladującego lot samolotu.

Zwraca uwagę odrębność polskich plakatów, które wyróżnia od zagranicznych inna poetyka, styl i charakter. Nie trzeba chyba przypominać jak ważne miejsce w świecie zajmuje plakat polski. Dość powiedzieć, że prace naszych czołowych plastyków bardzo liczą się na rynku międzynarodowym mimo, a może właśnie dlatego, że odchodzą od popularnej ostatnio techniki fotograficznej.

Odmienność naszych plakatów polega na tym, że w większości przeważa w nich funkcja estetyczna nad użyteczną, artyzm, znakomita grafika – nad fotografią. Szkoda tylko, że ciągle jeszcze nie dorównujemy innym towarzystwom lotniczym w technice druku, jakości farb i papieru. Wprawdzie PLL LOT robią wszystko, by nasze plakaty były drukowane jak najefektowniej, dlatego też część plakatów polskich drukuje się również w Holandii, Austrii i NRD, ale jest to jednak rozwiązanie połowiczne.

Warto dodać, że plakatów lotniczych, z powodu wysokich kosztów produkcji, nie znajduje się z reguły na słupach ogłoszeniowych i murach budynków. Możemy je zobaczyć we wnętrzach portów lotniczych i salonów towarzystw lotniczych. Właściwie – to szkoda, bo traci się przez to istotę i sens plakatu reklamowego, jakim jest trafianie do milionów.

BARBARA RYZY-JAWORSKA

1

KLUB MISTRZÓW

Dlaczego? Bo jest to klub wydzielony, rzec by można — eksperymentalny, działający i poszukujący, w oparciu o najnowsze metody naukowo-badawcze, najwłaściwszych dróg rekrutacji i selekcji skoczków, a potem ich szkolenia wyczynowego — selektywnego przygotowywania kandydatów na mistrzów. Stąd też o spadochroniarzach z Halle/Oppin mówi się nieraz potocznie jako o klubie mistrzów.

Czy ma to pokrycie w rzeczywistości? Zastępca kierownika klubu ds. organizacyjnych dr **Herman Knorn** wręcza mi na pamiątkę spotkania proporczyk, na którym wypisani są klubowi medaliści roku 1978. Aż trudno uwierzyć, że w jednym tylko sezonie lotniczym spadochroniarze z Halle/Oppin zdobyli tak dużo tytułów mistrzowskich i to najwyższej rangi.

Przedstawiono mi 32-letniego montażystę ogrzewania, **Andreasa Partscha**, który — uprawiając spadochroniarstwo od 1964 r. — ma ponad 4 400 skoków. Na mistrzostwach świata 1978 zdobył trzy złote medale, w celnościowych skokach pojedynczych, grupowych i w punktacji drużynowej oraz srebrny w łącznej punktacji indywidualnej (skoki celnościowe i akrobacja). W tymże roku wywalczył on także tytuł mistrza NRD indywidualnie i drużynowo ze swym zespołem klubowym. Jego kolega, **Reiner Wilde**, jest również dwukrotnym złotym medalistą mistrzostw świata, w skokach grupowych i w punktacji drużynowej; ponadto, podobnie jak Partsch, także dwukrotnym mistrzem NRD. Ich koleżanka, **Sonja Schurof-Schneider**, jest brązową medalistką mistrzostw świata w łącznej punktacji drużynowej kobiet oraz mistrzynią NRD w skokach celnościowych i drużynowo w punktacji klubowej. Na Mistrzostwach NRD 1978 dwa klubowe zespoły z Halle/Oppin zdobyły złoty i brązowy medale w punktacji drużynowej. Nie mniejszymi sukcesami szczycą się klubowi juniorzy. Na mistrzostwach republiki **Ronald Eilenstein** zdobył trzy złote medale i tytuły mistrzowskie, a **Andreas Mueller** dwa medale: srebrny i brązowy. Ten bogaty bilans sportowy, co godzi się podkreślić, jest zasługą trzech trenerów klubowych — **Karla Heinza Wolfa, Helmuta Schulza i Andreasa Glasowa.**

Sukcesy te można by łatwiej pojąć, gdyby klub okazał się wielki liczbowo. Ale — nie, jest mały, liczy zaledwie 45 członków, w tym 15 wyczynowców, a pozostali — jak mi mówią — to tzw. dorastający, z których powinni wyjść dopiero mistrzowie.

Skąd rekrutują się kandydaci na skoczków? Dr Knorn, z wykształcenia pedagog o specjalizacji biologia i absolwent akademii wychowania fizycznego, mówi mi, że do klubu nie przyjmuje się każdego chętnego. Mają dobrą współpracę z zarządami wojewódzkimi GST w Halle i w Lipsku. Chętnych do szkolenia spadochronowego szuka się na spartakiadach, wśród uczestników uprawiających gimnastykę, pływanie i skoki do wody, gdyż jak wykazują doświadczenia ta grupa usportowionej młodzieży ma najlepsze predyspozycje psychofizyczne do uprawiania spadochroniarstwa. Największą jednak bazą rekrutacyjną są szkoły średnie o specjalizacji sportowej. Klub ma z nimi odpowiednie umowy o współpracy i stamtąd właśnie wybiera się najczęściej kandydatów. Dbają też w klubie o to, aby nowo wyszkoleni, zdolni sportowcy, po ukończeniu szkoły średniej podejmowali studia na akademii wychowania fizycznego, najczęściej w Lipsku. Taka powinna być, przynajmniej zdaniem kierownictwa klubu, prawidłowa droga rozwoju młodego skoczka spadochronowego, z którego ma wyrosnąć wysokiej klasy sportowiec uprawiający wyczynowo sport spadochronowy.

Ale w praktyce różnie to bywa. Z chłopcami na ogół nie ma kłopotów w zachęcaniu ich do uprawiania tego pięknego sportu. Gorzej z dziewczętami. Klub ma sporo kłopotów ze znalezieniem chętnych. Rzecz w tym, że trudno je przekonać, namówić do spadochroniarstwa, mają w tym względzie znacznie więcej oporów niż chłopcy.

Jak szkolą? Prawie cały rok. W skokach celnościowych i w akrobacji. Najwięcej skoków wykonują w lecie. Gdy na lotnisku w Oppin ze względu na szkolenie szybowcowe czy samolotowe jest tłok, to lecą na treningi swym aenem do Erfurtu. Podstawowo na letnim zgrupowaniu szkoli się 20—30 osób rocznie, które zaliczają na obozie 6—7 skoków. Skoczkowie grupy średniej, zaawansowanej, wykonują na treningach średnio od 120 do 160 skoków rocznie, najzdolniejsi przechodzą do zespołu wyczynowców. Sportowcy z kadry, a liczy ona z reguły około 15 osób, muszą obowiązkowo wykonać co roku po 400 skoków. Rzecz jasna, że każdy skok spadochronowy nie jest celem samym dla siebie, a środkiem analitycznym zmierzającym do wzrostu poziomu i klasy skoczka. Czuwa nad tym trzech trenerów zawodowych, w tym jeden kadry narodowej. W sezonie pracuje w klubie także pięciu instruktorów społecznych, za zryczałtowanym wynagrodzeniem 200 marek miesięcznie. Klub ma również własnego lekarza. W sezonie nielotnym (jesień-zima) członkowie klubu trenują regularnie sporty uzupełniające w mieście, co jest może niezbyt wygodne — jak mi mówią — ponieważ spadochroniarze muszą dojeżdżać własnym autobusem do sali sportowej w odległym o 8 km Halle.

Klub spadochronowy Halle/Oppin ma dobre warunki do swej działalności w nowoczesnym obiekcie i — trzeba to przyznać — dobrze z nich korzysta. Duża i dobrze wyposażona spadochroniarnia, specjalny autobus z magnetowidem, świetlica i stołówka, sala wykładowa i gabinet metodyczny oraz do własnej dyspozycji 30 miejsc w czteropiętrowym bloku-internacie, w którym spadochroniarze-sportowcy mieszkają niczym w hotelu w 2-osobowych pokojach.

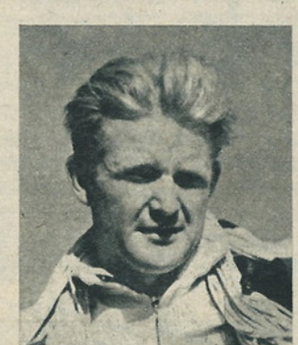
Myślę, że można by skorzystać z pewnych doświadczeń tego klubu spadochronowego, który należy do czołowych w NRD.

ZA-PI-SKI Z NRD

5

JERZY R. KONIECZNY

2



3

NA ZDJĘCIACH: 1. Kadra NRD skacze na rodzimej produkcji spadochronach szybujących RL-10. Na tym zdjęciu skoczkowie Partsch, Seyda i Wiesner (od góry do dołu) demonstrują grupowy skok piętrowy na RL-10 w czasie jednego z pokazów lotniczych. 2. Guenther Gerhardt z klubu Dynamo zdobył w 1966 r. pierwszy dla barw NRD tytuł mistrza świata w spadochroniarstwie. 3. Manfred Schmidt z GST ustanowił w 1961 r. pierwszy w NRD spadochronowy rekord świata. Zdjęcia: H. Ende (2) i D. Strueber (z archiwum redakcji Flieger Revue).

Klub Spadochronowy w Halle/Oppin jest znany wielu naszym czołowym skoczkom, ponieważ bywali w nim już niejednokrotnie przy okazji różnych zawodów. Właściwie, to spadochroniarze są w tym pięknym nowoczesnym ośrodku sportów lotniczych GST jedynie lokatorami, a może właściwiej byłoby określić — współgospodarzami. Różnica polega na tym, że ośrodek, zbudowany w 1971 r., ma charakter wojewódzkiego klubu lotniczego w Halle. Jego głównym zadaniem jest zabezpieczenie potrzeb szkoleniowych okręgu GST Halle, co wcale nie znaczy, iż nie korzysta się z niego przy organizacji ogólnokrajowych imprez lotniczych. Ot, chociażby kilkanaście dni przed moją w Oppin wizytą zakończono właśnie trwające tydzień mistrzostwa NRD w akrobacji samolotowej (Jak-50 i Zlin 526AFS). Organizacyjnie ośrodek podlega zarządowi wojewódzkiemu GST w Halle. Rezydujący natomiast na tym lotnisku Klub Spadochronowy zarządzany jest bezpośrednio przez władze centralne GST i Aeroklub NRD w Berlinie.

Z. Kubiński na lotni Balans. Zdjęcie: J. Kibiński

SPORT LOTNIOWY W FAI - CIVL

Bezpośrednio po lotniowych mistrzostwach świata 1979 odbyły się w Grenoble dwudniowe obrady Komisji Lotniowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (Federation Aeronautique Internationale-Commission Internationale de Vol Libre). W posiedzeniach wzięli udział delegaci i obserwatorzy z 15 krajów. W tym również z Polski. Obradom przewodniczył Szwed Erwin Kjellerup.

Otwierając posiedzenie przewodniczący CIVL powitał obecnych po raz pierwszy obserwatorów z ZSRR, wyrażając zadowolenie i nadzieję, że będą oni w przyszłości stałymi uczestnikami posiedzeń CIVL. W skład delegacji radzieckiej wchodził jako kierownik — przedstawiciel DOSAAF E. Jelizarow i konstruktor z platowcowego biura konstrukcyjnego O.K. Antonowa w Kijowie inż. T. Klimienko oraz tłumacz E. Gostow. Poinformowali oni w swoim wystąpieniu oficjalnym o sytuacji sportu lotniowego w ZSRR.

Sport lotniowy uprawia na terenie Związku Radzieckiego ok. 7 000 osób. Są to lotniarze indywidualni i zrzeszeni w klubach regionalnych oraz przyzakładowych. Sprawy przepisów latania i budowy nie są jeszcze centralnie unormowane. Latanie odbywa się wyłącznie na sprzęcie wykonanym amatorsko i indywidualnie lub w ramach działalności klubów. Stąd dość duża liczba wypadków. Ze względu na niskie bezpieczeństwo sprzętu, przystępuje się do produkcji technicznie sprawdzonych lotni. Organizowane są liczne imprezy lotniowe. Między innymi z okazji 55-lecia szybownictwa radzieckiego odbyły się w 1978 r. Mistrzostwa Lotniowe ZSRR. Jednym z ostatnich osiągnięć jest grupowy lot pięciu pilotów ze szczytu Elbrusu. Zapowiadany jest udział ekipy ZSRR w następnych mistrzostwach świata. Delegaci radzieccy wyrazili przekonanie, że lotniarstwo stanie się sportem olimpijskim, co podniesie światową rangę tego sportu. Przemawia za tym m. in. wysoce widowiskowy charakter tego sportu lotniczego, który zaznaczył się dobitnie w ostatnich mistrzostwach świata. W ZSRR docenia się duże znaczenie lotniarstwa w lotniczym wychowaniu młodzieży i społeczeństwa, szczególnie, że obserwuje się bardzo szybki postęp techniczny i osiągnięć w tej dziedzinie.

Następnie wprowadzono zmiany do Kodeksu Sportowego FAI i uzgodniono jego redakcję obowiązującą od 1979 r. Zawiera ona ustalenia dotyczące organizacji zawodów międzynarodowych znajdujących się w kalendarzu imprez FAI (mistrzostwa świata i kontynentalne), rekordów lotniowych oraz odznak.

Ta ostatnia sprawa interesująca uprawiających sport lotniowy przedstawia się następująco. Przewiduje się odznaki trzech stopni — brązową, srebrną i złotą. Brązowe będą nadawane przez aerokluby narodowe, zaś pierwszych 50 srebrnych i 50 złotych odznak przyznane będzie przez FAI. Warunkiem dopuszczenia do uczestnictwa w imprezach nadzorowanych przez FAI będzie posiadanie kwalifikacji pilotażowych odpowiadających co najmniej odznace brązowej. Wymagania poszczególnych stopni są następujące:

Odznaka brązowa: Przelot na odległość co najmniej 2 km na trasie wyznaczonej przez dwa znaki odległe od siebie nie mniej niż 0,5 km. Pięć lotów co najmniej 5-minutowych. Pięć lądowań w kręgu o promieniu 25 m. Jedno lądowanie z nad bramki 5 m z zatrzymaniem w odległości mniejszej od 40 m.

Odznaka srebrna: Przelot na odległość w linii prostej 50 km. Przewyższenie 1 000 m. Lot o długotrwałości 5 godz. Wszystkie te wymagania mogą być zrealizowane w jednym lub oddzielnych lotach.

Odznaka złota: Przelot na odległość w linii prostej 300 km lub przelot docelowy 200 km, względnie po trójkącie.

W późniejszej dyskusji na temat tych wymagań zwróciłem uwagę, że ze względu na ok. 2,5-krotnie mniejsze prędkości lotni od szybowców nie uzasadnione jest stawianie tych samych bardzo trudnych wymagań pilotom lotniowym co szybowcowym. Dotyczy to odległości lotu dla odznaki srebrnej, a szczególnie złotej. Uważam to za niezgodne z charakterem sportu lotniowego jako widowiskowego i zlokalizowanego w zasięgu wzroku, sportu lotniczego uprawianego „kameralnie", w zasadzie poza nadzorowanym obszarem powietrznym. Pomimo tych zastrzeżeń chwilowo zdecydowano utrzymać dla odznak lotniowych te same wymagania co dla szybowcowych.

Zakończone poprzedniego dnia mistrzostwa świata spotkały się z ogólnie wysoce pozytywną oceną. Nadzorujący je z ramienia FAI B. Larcher podkreślił fakt, że przy ponad 2 000 wykonywanych lotów w stosunkowo trudnym terenie nie było żadnego wypadku, co świadczy o wysokim bezpieczeństwie uprawiania tego sportu przez ludzi starannie wyszkolonych i posiadających duże doświadczenie pilotażowe. Fakt ten wskazuje na ogromne znaczenie szkolenia i treningu, który obok dobrego sprzętu decyduje o bezpieczeństwie w sporcie lotniowym.

Posiedzenie CIVL zaakceptowało jednogłośnie lokalizację następnych mistrzostw świata w r. 1981 w Japonii. Miejscem ich będzie góra Tsurumi o wysokości 1 370 m na wyspie Beppu, 150 km od Osaki. Zgodnie z ofertą brytyjską, późniejsze mistrzostwa w 1983 r. odbędą się w Anglii, zaś najbliższą imprezą nadzorowaną przez FAI będą mistrzostwa Europy w Kössen we wrześniu 1980 r. Ze względu na ich otwarty charakter i istniejącą już tradycję, będą to właściwie nieoficjalne mistrzostwa świata.

Dużo uwagi poświęcono sprawom przepisów zdatności lotnej oraz przepisów budowy i certyfikacji sprzętu, które omawiano łącznie. Obecnie opracowane są już przepisy tego typu w USA, Wielkiej Brytanii, NRF, Szwajcarii, Austrii oraz ostatnio we Francji. Przygotowywane są również przepisy w innych krajach. Zadaniem FAI jest wypracowanie ogólnego poglądu na ten temat oraz jednolitych zasad certyfikacji. W tym celu wybrano podkomisję w składzie R. Heckman (USA), A. Miyahara (Japonia), H. Oprecht (Szwajcaria), R. Spooner (Anglia), J. Wolf (Polska, przewodniczący).

Sprawy ubezpieczeń były referowane przez przedstawiciela Wielkiej Brytanii, zaś szkolenia i treningi przez przedstawiciela Norwegii. Przedstawiono starannie opracowany system bezpiecznego stopniowego szkolenia i treningu lotniowego, sprawdzony już w grupowym szkoleniu pilotów lotniczych. System ten jest rekomendowany przez CIVL do stosowania w innych krajach. (Obecnie mgr inż. S. Besowski w porozumieniu z Komisją Lotniową APRL opracowuje polską wersję instrukcji szkolenia według tego systemu, przewidzianą do upowszechnienia w Polsce).

Bardzo istotne sprawy bezpieczeństwa posiadają wiele aspektów, wiążących je z innymi zagadnieniami. Odrębną jednak i aktualną sprawą jest rozpowszechnienie stosowania spadochronów, rekomendowane przez CIVL.

Jak już informowałem, podjęto ważne decyzje dotyczące zastąpienia dotychczasowych 3 klas sportowych lotni przez nowe 2 klasy zdefiniowane następująco:

KLASA 1. Lotnie sterowane wyłącznie przemieszczeniami ciała pilota.

KLASA 2. Lotnie posiadające ruchome powierzchnie sterujące uruchamiane bezpośrednio przez pilota.

Zmiana ta spowodowana była tym, że dotychczasowa klasa 1 wzbudzała zastrzeżenia z punktu widzenia bezpieczeństwa, tak że już w ub. r. zgłosiłem polską propozycję zmiany. Uwzględniając ten wniosek oraz biorąc pod uwagę trudności pomiarowe kontroli przynależności lotni do dawnej klasy 1 oraz trudności rozgrywania zawodów aż w trzech klasach, przyjęto podział na dwie bardziej perspektywiczne klasy, które mają szanse utrzymania się przez dłuższy czas. W myśl nowych definicji klas nie wyróżnia się dla celów sportowych miękkopłatów i sztywnopłatów, na co przekonywująco wpłynęły moje argumenty.

Dużo uwagi poświęcono również sprawie holowania i zastosowania silników do lotni. Jednakże o ile holowanie uznano za wchodzące w zakres zainteresowania CIVL o tyle w odniesieniu do motolotni większość delegatów stała na stanowisku, że CIVL nie powinna zajmować się motolotniarstwem. Będąc przeciwnikiem tego poglądu zwróciłem uwagę, że motoszybowce wchodzą w zakres działalności Komisji Szybowcowej (CIVV) FAI, oraz że sprawy motolotni (o ile spełniony jest warunek bezpiecznego startu i lądowania przy użyciu nóg) nie powinny być w interesie rozwoju motolotniarstwa przerzucane np. do Komisji Samolotów Amatorskich (CIACA) FAI.

Wśród dalszych spraw zaakceptowano między innymi emblemat CIVL, który obok znaku FAI stosowany będzie jako nadruk, naklejka lub naszywka w sytuacjach oficjalnych, korespondencji itp. przez osoby sprawujące funkcje z ramienia Międzynarodowej Komisji Lotniowej. Przekazano również do zaakceptowania przez FAI wniosek o nadanie Billowi Moyesowi, znanemu australijskiemu pionierowi lotniarstwa, honorowej odznaki CIVL. Uprzednio odznaka taka została przyznana Danowi Poynterowi z USA, autorowi szeroko rozpowszechnionej książki o lotniach pt. „Hang Gliding". Ponadto przyjęto propozycję Ann Welch zorganizowania w Wielkiej Brytanii konferencji naukowej na temat lotni, bardziej wyspecjalizowanej i nastawionej na tematyką lotniową niż ostatnie Trzecie Sympozjum Małych Prędkości Lotni i Lotnictwa Bezsilnikowego (SP nr 21/79).

Na zakończenie posiedzenia dokonano wyboru Przewodniczącego CIVL, którym został ponownie Erwin Kjellerup. Następne plenarne posiedzenie CIVL odbędzie się w Kössen.

Doc dr JERZY WOLF

SAGA RODU RALLYE

Jednym z najbardziej rozpowszechnionych w Europie zachodniej samolotów sportowych jest mały dolnopłat z prostokątnymi skrzydłami o dużym wzniosie i charakterystyczną kopułą kabiny. To właśnie Rallye produkowany już od ponad 20 lat w licznych wersjach i odmianach.

Rallye wywodzi swój rodowód z położonej u stóp Wysokich Pirenejów Gaskonii, a ściślej z Tarbes, gdzie mieści się znana wytwórnia lotnicza SOCATA (dawniej równie znany Morane-Saulnier). Historia tego samolotu zaczęła się w 1958 r. kiedy to organizacja SFATAT rozpisała konkurs na mały, lekki i tani samolot do bezpiecznego latania klubowego. Zwycięzcą konkursu został właśnie Rallye, skonstruowany przez trzech inżynierów-pilotów, panów Rostaing (aerodynamika), Chanson (obliczenia) i Richoux (konstrukcja).

Dla spełnienia warunku niskiej ceny szczególnie starannie przeanalizowano konstrukcję, by zapewnić jak najmniejszą pracochłonność wykonania. Ze względu na duże zamówienia zdecydowano się na wysoki stopień oprzyrządowania i automatyzacji produkcji oraz rozbudowanie systemu powiązań kooperacyjnych.

Podstawową nowością było zastosowanie na szeroką skalę elektrycznego zgrzewania punktowego do wykonywania większości połączeń. Także nitowanie typu klasycznego zastąpiono w większości możliwych przypadków nitowaniem różnego typu nitami zamykanymi jednostronnie. Został osiągnięty również dość znaczny (jak na ówczesny okres) stopień unifikacji niektórych rodzajów elementów.

Swe długoletnie powodzenie samoloty Rallye zawdzięczają jednak nie tylko niskim cenom, lecz przede wszystkim stałe i konsekwentnie wprowadzanym modyfikacjom, udoskonaleniom i tworzeniu nowych wersji, spełniających coraz to nowe wymagania użytkowników, a więc stałemu nadążaniu producenta za potrzebami rynku.

Do października 1979 r. wyprodukowano ponad 3200 samolotów Rallye wszystkich wersji i odmian.

Rallye jest całkowicie metalowym dolnopłatem ze stałym podwoziem trójkołowym. W zależności od wersji i wyposażenia może być przeznaczony do:

— latania klubowego
— holowania szybowców i reklam
— szkolenia spadochroniarzy
— podstawowego szkolenia i treningu pilotów (również wojskowych)
— turystyki
— transportu sanitarnego
— zadań patrolowych i ratowniczych
— misji bojowo-policyjnych
— prac agrolotniczych.

Samoloty Rallye budowane są w dwóch zasadniczych wariantach konstrukcyjnych: „lekkim" (MS 880, MS 881, MS 882, MS 883, MS 884, MS 885, MS 886, MS 887, 100T, 100S, 100ST, 125, 150ST, Galopin, Garnement) i „ciężkim" (MS 890, MS 892, MS 893, MS 894, 150GT, 150T, 180GT, 220GT, 235, Gaillard, Gabier, Galerien, Gaucho, Guerrier).

Ponieważ konstrukcja samolotu nie różni się praktycznie od samolotu PZL-110 Koliber (SP 10-11/79), niniejszy opis jest ograniczony do wskazania dróg rozwoju i modyfikacji, jakie następowały w ciągu dwudziestoletniej historii Rallye.

Skrzydło: W wersjach „ciężkich" struktura jest wzmocniona — powiększono przekroje pasów dźwigara, zmieniono podziały i grubość pokryć. W 1972 r. (gdy całą rodzinę Rallye poddawano gruntownej modyfikacji) zmieniono kształt końcówek z owalnego na prostokątny. Wersje „ciężkie" mają także powiększoną cięciwę lotek i zmieniony ich profil w części noskowej. Wersje patrolowe i bojowe wyposażono w podskrzydłowe zaczepy do podwieszania wyposażenia i uzbrojenia.

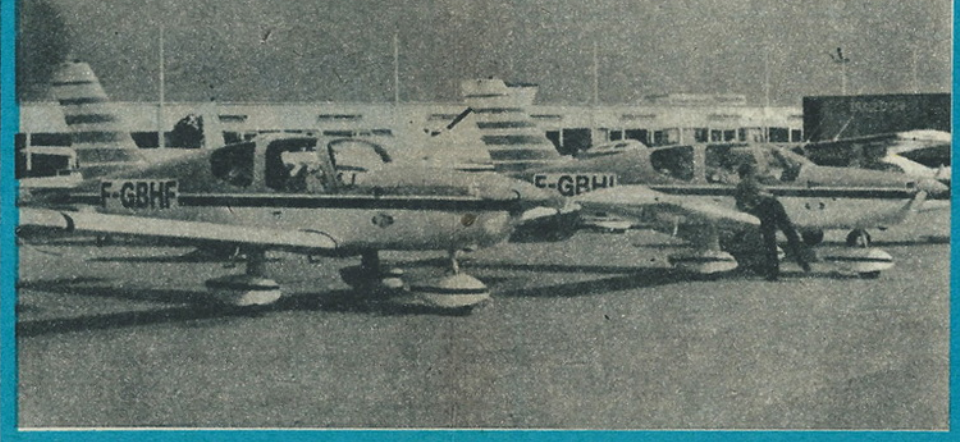
Kadłub: Kilkakrotnie zmieniano podziały pokryć i ilość wręg. W wersjach „ciężkich" zwiększono grubości pokryć, a od 1968 r. powiększono wykrój tylnej części kabiny. W 1972 r. ujednolicono konstrukcję kadłuba dla obu podstawowych typów struktury. Obecnie zasadnicza różnica między strukturą „lekką" a „ciężką" sprowadza się do powiększonego wykroju kabiny, zmiany podziału pokryć i lokalnych wzmocnień podłużnic.

Usterzenie: Po wprowadzeniu powiększonego steru kierunku wzmocniono konstrukcję statecznika pionowego. Statecznik poziomy od 1967 roku ma dźwigary jednoczęściowe z gotowego profilu. Ster wysokości zależnie od wersji wyposażony w trymer lub trymer i klapkę odciążającą. Ster kierunku w wersjach „ciężkich" wyposażony w sterowany trymer.

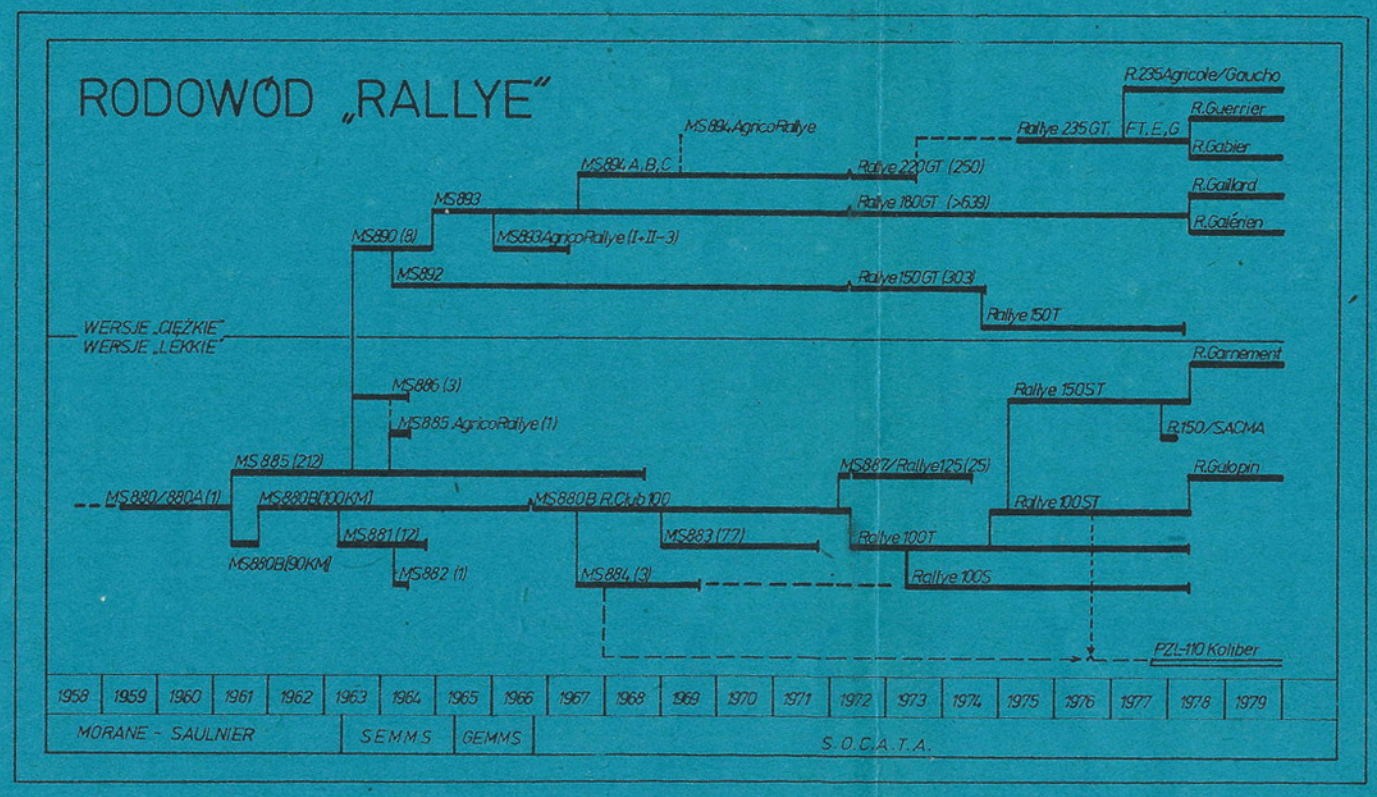
Sterowanie: Zmieniono grubości cięgien w wersjach „ciężkich", są one wyposażone w wolanty zamiast drążków. Do 1972 r. ręczne (dźwigniowe) sterowanie klapami, zastąpione następnie przez siłownik elektryczny.

Podwozie: W pierwszych wersjach seryjnych podwozie przednie miało goleń nitowaną z blaszanych elementów tłoczonych. Goleń wydłużano w przypadku stosowania śmigieł o większej średnicy i wzmacniano (w wersjach „ciężkich"). W 1972 r. zastosowano goleń spawaną z rur stalowych. W wersjach „lekkich" stosowano powrotnik koła przedniego do położenia neutralnego, w „ciężkich" — powrotnik z tłumikiem drgań poprzecznych. Podwozie główne stopniowo modyfikowano i wzmacniano. Zmieniono średnicę kół głównych z 0,52 m na 0,38 m. Kilkakrotnie zmieniano typy amortyzatorów i hamulców (z bębnowych na tarczowe).

Kabina: Gabaryty identyczne we wszystkich wersjach. Wyposażenie stale zmieniane i doskonalone. W wersjach „ciężkich" po 1972 r. zmieniono kształt foteli, powiększono bagażnik i wzmocniono wiatrochron. W wersjach „ciężkich" od MS 892 zmieniono kształt wiatrochronu i osłony kabiny na bardziej



Samoloty z nowej rodziny TB: TB-10 Tobago i TB-9 Tampico. Na zdjęciu u góry: TB-10 Tobago w locie.



opływowy. Oszklenie kabiny zmieniane było kilkakrotnie.

Zespół napędowy: Stosowano różne silniki i śmigła. Moc zespołu napędowego wynosiła od 67 do 114 kW dla wersji „lekkich" i od 112 do 220 kW dla wersji „ciężkich". Odpowiednio zmieniane były łoża silników, deflektory, układy wydechowe i osprzęt silnikowy. Zmieniano też instalację paliwową, stosując różne typy pomp i systematycznie zwiększając pojemność zbiorników paliwowych — stosowano zbiorniki o pojemności 96, 170, 220, 240 i 270 dm³.

Niektóre samoloty do dłuższych przelotów wyposażano w dodatkowe zbiorniki wewnątrz kabiny, ich pojemność wynosiła 105 dm³ dla wersji „lekkich" i 220 dm³ dla „ciężkich"; instalacja zbiornika dodatkowego była podłączana do lewego zbiornika skrzydłowego.

Wyposażenie: Ilość przyrządów i ich typy, typy radiostacji i wyposażenia do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych zmieniane były bardzo często, koniecznym zmianom ulegał też układ tablicy przyrządów.

W 1978 r. SOCATA podjęła produkcję samolotów nowej rodziny TB — TB-10 Tobago i TB-9 Tampico, przygotowując równocześnie następne ich wersje TB-11 i TB-12. W opracowaniu znalazł się także nowy samolot szkolno-treningowy dla lotnictwa armii francuskiej TB-30 Epsilon. Zadecydowało to o kolejnym ujednoliceniu typów, nadano też im nowe nazwy.

(CDN)

Inż. TOMASZ MAKOWSKI

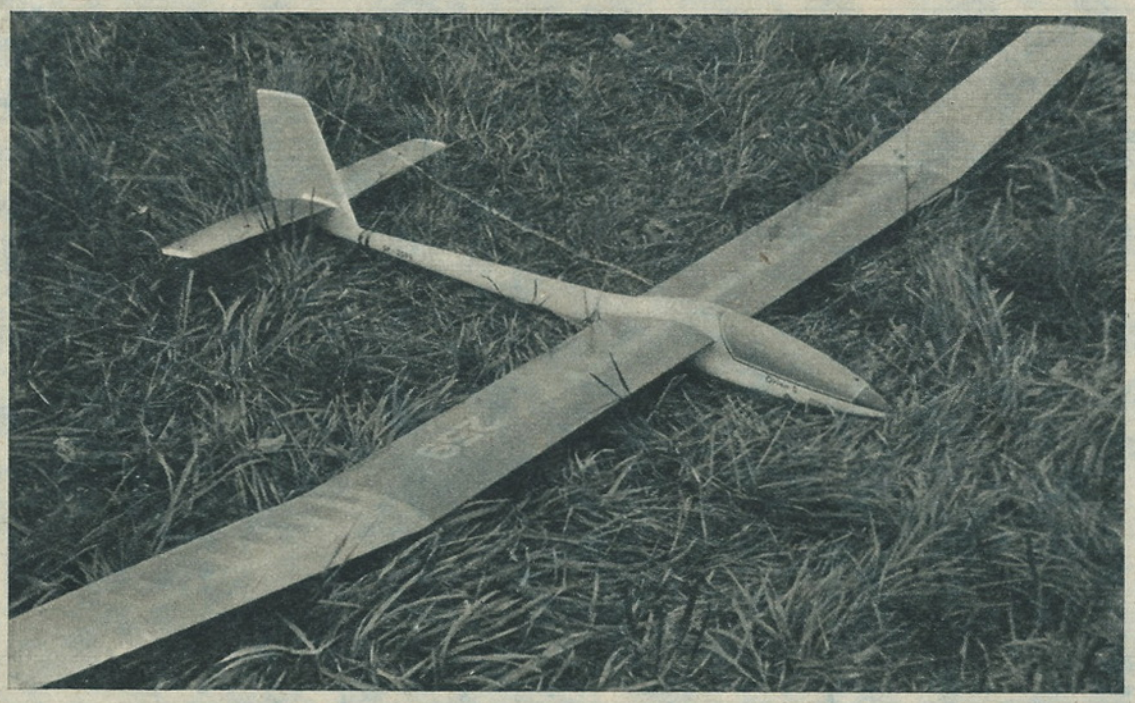
PODSTAWOWE DANE I OSIĄGI SAMOLOTÓW RODZINY RALLYE

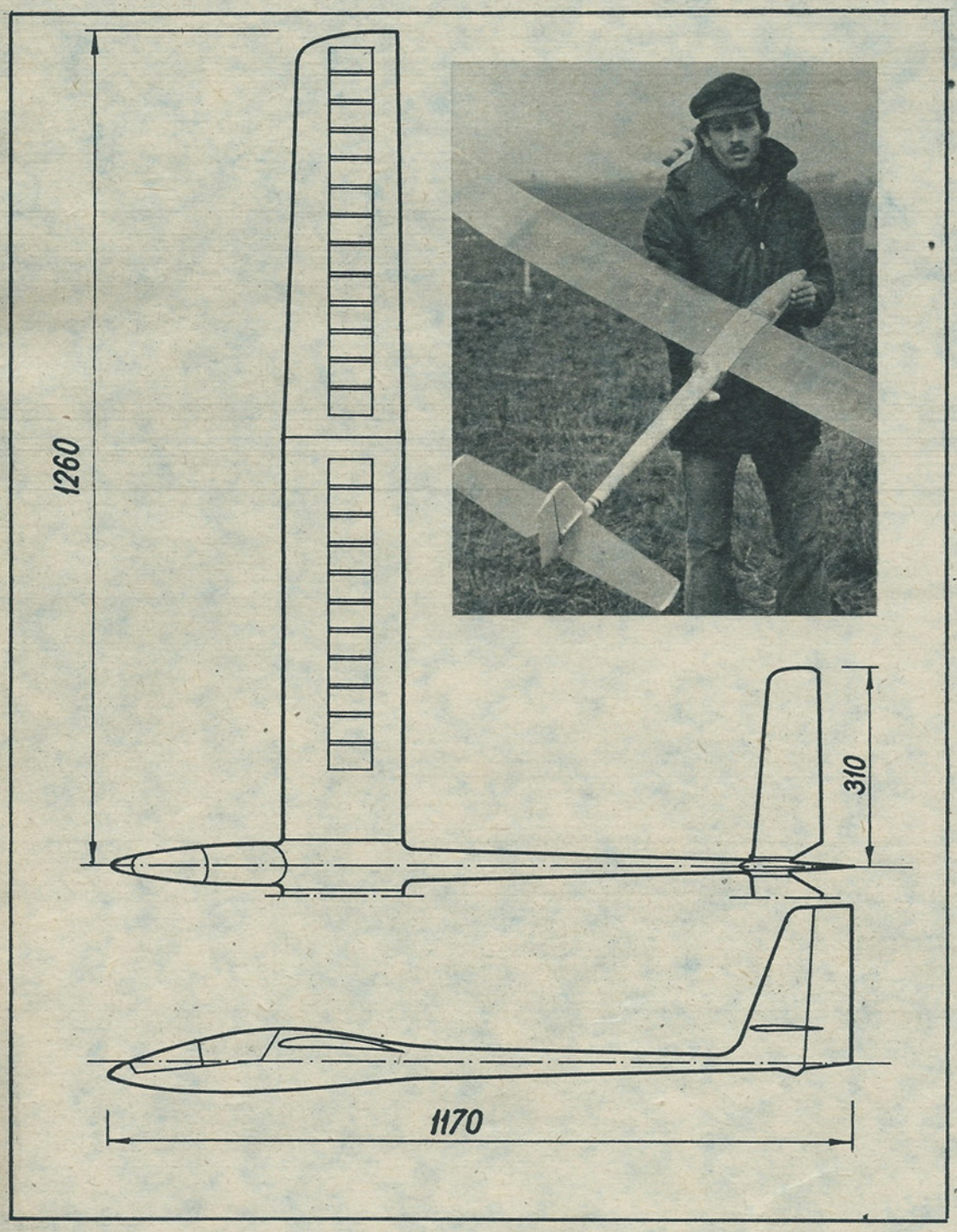
Typ \ Wielkość /jednostka/	rozpiętość m	długość m	wysokość m	pow.skrzydła m^2	pow.usterzenia pionow. m^2	masa własna kg	masa start. kg	obciążenie mocy kg/kW	obciąż.pow.nośnej kg/m^2	prędk.max. km/h	prędk.przel. km/h	prędk.minim. z klapami km/h	wznoszenie m/s	pułap m	zasięg max. km	rozbieg m	dł.startu na 15 m m	dobieg m	poj.zbiorn. paliwa dm^3
MS 880/880A Rallye	8,75	6,20	2,60	-	-	353	518	7,72	-	-	-	-	-	-	740	220	320	90	75
MS 880B R-Club /90/	9,56	6,82	2,60	12,28	1,39	450	770	11,62	62,7	190	170	75	2,60	3000	740	200	330	90	96
MS 880B R-Club 100	9,61	6,88	2,60	12,28	1,39	500	770	10,46	62,7	195	173	75	2,75	3200	800	130	390	90	96
MS 881 R-Club	9,61	6,83	2,60	12,28	1,39	465/525	800	10,39	65,2	195	180	75	3,00	3200	1200	140	340	80	170
MS 882 R-Club	9,61	6,83	2,60	12,28	1,39	525	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170
MS 883 Rallye 115	9,61	7,16	2,60	12,28	1,39	525/540	830	9,67	67,6	200	190	75	3,00	-	1450	-	-	-	96/170
MS 884 R-Club	9,61	7,05	2,60	12,28	1,39	525	850	9,12	69,2	195	185	77	2,85	2600	700	-	-	-	96
MS 885 Super Rallye	9,61	6,88	2,60	12,28	1,39	455/540	850	7,86	69,2	218	200	75	4,00	-	1100	120	-	100	96/170
MS 885 AgricoRallye	9,61	6,88	2,60	12,28	1,39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170
MS 886 Super Rallye	9,61	7,00	2,70	12,28	1,39	500/540	850	7,86	69,2	218	205	75	5,00	4300	1000	120	330	80	170
MS 887 Rallye 125	9,61	7,05	2,60	12,28	1,39	518	840	9,01	68,4	200	195	75	-	-	-	-	-	-	96/170
MS 890 R-Commodore	9,61	7,18	2,80/2,60	12,28	1,74/1,39	-	-	-	-	-	-	90	-	-	-	-	-	-	170
MS 892 R-Commodore	9,61	7,18	2,80/2,60	12,28	1,74/1,39	535	980	8,75	79,2	210	200	90	3,20	2800	950	145	395	95	170
MS 893 R-Commodore	9,61	7,18	2,80	12,28	1,74	555	1050	7,81	84,8	228	217	93	3,50	3900	900/1350	135	-	150	170/240
MS 893 AgricoR./II/	9,61	7,18	2,80	12,28	1,74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MS 894 R-Commodore	9,61	7,16	2,80	12,28	1,74	615	1100	6,79	88,9	265	249	95	5,17	5000	1630	120	300	100	240
Rallye 100T	9,74	6,97	2,60	12,66	1,39	525	770	10,46	60,8	195	173	75	2,75	3200	730	130	-	100	96
Rallye 100S	9,74	6,97	2,80	12,66	1,74	495	750	10,19	59,2	195	173	75	2,95	3200	750	120	-	100	96
Rallye 100ST	9,74	7,06	2,80/2,60	12,66	1,74/1,39	450/495	850	11,55	67,1	195	173	75	2,75	3200	750	130	-	100	96
Rallye 125	9,74	7,16	2,80	12,66	1,74	510	840	9,01	66,4	195	180	80	2,85	2600	700	140	-	125	96
Rallye 150GT	9,74	7,24	2,80	12,76	1,74	550	980	8,75	76,8	210	198	90	3,00	2600	600	-	-	125	170
Rallye 150T	9,74	7,24	2,80	12,76	1,74	535	950	8,48	74,5	210	198	86	3,40	3000	1000	-	-	125	170
Rallye 150ST	9,74	7,24	2,80	12,76	1,74	525	870	7,77	68,7	210	198	95	4,40	4000	1000	-	-	125	96/170
Rallye 180GT	9,74	7,24	2,80	12,76	1,74	570	1050	7,81	82,3	240	225	92	4,00	3400	950	135	-	125	170
Rallye 220GT	9,74	7,25	2,80	12,76	1,74	630	1100	6,79	86,2	266	245	95	5,00	4000	1420	120	-	100	220
Rallye 235	9,74	7,28	2,80	12,76	1,74	695	1170	6,76	91,7	275	245	98	4,80	4200	1250	150	305	125	270
R.235Agricole/Gaucho	9,74	7,28	2,80	12,76	1,74	700	1350	7,56	105,8	130*/213**	220	100	4,95	-	900	366	494	314	220
Rallye Galopin	9,74	7,28	2,80	12,66	1,74	520	770	9,50	60,8	203	192	75	3,20	3200	740	215	418	113	96
Rallye Garnement	9,74	7,28	2,80	12,66	1,74	543	870	7,63	68,7	220	213	74	4,06	4000	960	213	366	173	170
Rallye Galérien	9,74	7,28	2,80	12,76	1,74	545	955	7,10	74,8	226	210	83	4,42	4500	840	240	408	146	170
Rallye Gaillard	9,74	7,28	2,80	12,76	1,74	566	1050	7,81	82,3	235	225	93	3,86	3600	1110	250	445	150	220
Rallye Gabier	9,74	7,28	2,80	12,76	1,74	692	1200	6,94	94,0	275	245	100	4,95	4500	1092	360	500	165	270
Rallye Guerrier	9,74	7,28	2,80	12,76	1,74	690	1200	6,94	94,0	275	245	94	5,00	4500	1010	150	305	125	270

*prędkość opryskiwania

**prędkość robocza max.

Uwaga:
Podwójne wartości danych oznaczają:
- w przypadku masy własnej - masę pierwszego i ostatniego egzemplarza wyprodukowanego samolotu
- w przypadku wysokości i powierzchni usterzenia pionowego - stosowanie na samolotach różnych sterów kierunku
- w przypadku pojemności zbiorników paliwa - stosowanie różnych zbiorników na tym samym typie samolotu.





W AEROKLUBIE PODKARPACKIM O MISTRZOSTWO POLSKI W KLASIE MODELI F3B.

Trzysta sześćdziesiąt sześć sekund i lądowanie trzy metry od wyznaczonego centrum w konkurencji na długotrwałość, dziewięćdziesiąt kilometrów na godzinę w konkurencji na szybkość oraz tysiąc czterysta sześćdziesiąt dwa metry w przelocie czterominutowym w konkurencji na odległość — to najlepsze wyniki osiągnięte na Mistrzostwach Polski Modeli Szybowców Zdalnie Kierowanych klasy F3B, rozegranych w dniach 15 i 16 września 1979 roku na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego-CWSpad w Krośnie.

Uwzględniając trudne warunki pogodowe, w jakich je osiągnięto, tym bardziej wysoko należy ocenić Mistrza Polski na 1979 rok — Wojciecha Wiklowskiego, młodego modelarza z Aeroklubu Podkarpackiego, który uzyskał najwyższą liczbę punktów w dwóch z czterech rozegranych konkurencji.

Oto pięć najlepszych wyników mistrzostw:

1. W. Wiklowski Aer. Podkarpacki — 367 pkt
2. Roman Dyżbański Aer. Warszawski — 311 pkt
3. Zdeno Durka Spiska N. W. CSRS — 358 pkt
4. I. Segała Aer. Warszawski — 274 pkt
5. G. Peszke Aer. Podkarpacki — 356 pkt

Modele czołowych zawodników charakteryzowały się wysoką jakością wykonania, a przede wszystkim dużą gładkością powierzchni. Przeważały modele z lotkami, bez mechanizacji skrzydeł. Wznios podwójny wydawał się korzystniejszy szczególnie w konkurencjach na długotrwałość. Ciekawe, nowe rozwiązanie mechanizacji zaczepu mieli Grzegorz Peszke i Emil Dygutowicz z Aeroklubu Podkarpackiego. Klasyczne kółko zaczepu na holu i wystający zaczep na kadłubie zostały tu wyeliminowane przez zaczep kulisty, chowany w kadłubie i zwalniany sygnałem radiowym! Pozwalało to tym zawodnikom na kontrolowane odczepianie modelu w najdogodniejszych momentach.

Po mistrzostwach nasuwają się następujące wnioski: zawody winny być organizowane w terminach zapewniających duże prawdopodobieństwo ciepłej, słonecznej pogody; zgłoszenia uczestników do zawodów winny zawierać dane dotyczące numeru kwarcu poszczególnych aparatur; liczba zawodników mistrzostw winna być ograniczona do 30 lub też odpowiednio wydłużony czas trwania mistrzostw, mistrzostwa należy rozgrywać co najmniej w ciągu 4 rund (osiem lotów konkursowych).

TADEUSZ PELCZARSKI

ZDALNIE KIEROWANY MODEL MISTRZA POLSKI

Zwycięski model mistrza Polski — Wojciecha Wiklowskiego jest typową konstrukcją szybowca termicznego zdalnie kierowanego. Podwójny wznios skrzydeł, dość duża rozpiętość i gładkość powierzchni pozwala na osiąganie dobrych wyników w każdych warunkach pogodowych. Dane techniczne modelu:

rozpiętość — 2600 mm
długość — 1170 mm
powierzchnia płata — 46,8 dm²
wydłużenie — 14,4
powierzchnia statecznika — 6,1 dm²
masa minimalna — 1400 g
obciążenie minimalne — 22,9 g/dm²

Kadłub modelu wykonany jest z deseczek balsowych w przedniej części i rury zwijanej ze sklejki w tylnej części. Przednia część — z wyciętą kabiną umożliwiającą dostęp do aparatury i mechanizmów — wzmocniona jest tkaniną szklaną na żywicy epoksydowej. Statecznik kierunkowy z wklejoną dźwignią steru wysokości jest konstrukcji balsowej, skorupowej i połączony z rurą kadłuba. W rurze kadłuba przechodzą popychacze steru kierunkowego i statecznika poziomego tzw. pływającego.

Statecznik poziomy jest również konstrukcji balsowej, skorupowej. Pokrycie stanowi deseczka balsowa 1 mm wzmocniona papierem japońskim przyklejonym cellonem.

Kadłub ze statecznikiem poziomym malowane są lakierem nitro i polerowane.

Skrzydła mają klasyczną konstrukcję kesonową opartą na dwóch dźwigarach sosnowych 3 x 8 mm. Łączone są z kadłubem za pomocą bagnetu duralowego i pomocniczego pręta stalowego średnicy 3 mm. Oklejone są grubym papierem japońskim, kolorowym, wielokrotnie cellonowanym, aż do uzyskania bardzo gładkiej powierzchni.

Model sterowany jest aparaturą „Webraprop" sterem kierunku i wysokości.

T. P.

Na zdjęciach: Wojciech Wiklowski i jego model
Zdjęcia: T. P.

UFO

zidentyfikowane obiekty latające

3

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

DOKOŃCZENIE Z NR. 45

Jak dotąd są to tylko ciekawe i zachęcające próby oraz badania podstawowe.

Ale latające talerze istnieją naprawdę!

W 1937 r. przechodził próby w locie radziecki jednomiejscowy samolot doświadczalny Strela konstrukcji A. Moskalowa, z płatem elipsoidalnym o rozpiętości 3,5 m i z silnikiem tłokowym o mocy 103 kW (140 KM). Samolot latał, ale był trudny w pilotażu. Projekt wojskowej odmiany Streły z silnikiem odrzutowym był opracowany w 1944—1945 pod oznaczeniem RM-1.

W 1941 r. niemiecki pilot doświadczalny R. Schriever z zakładów BMM w Pradze w okupowanej Czechosłowacji zaprojektował wspólnie z Habermohlem i Miethe oraz Włochem Bellonzo ściśle tajny Flugkreisel — samolot z płatem talerzowym o średnicy 14,4 m i wysokości 3,2 m. Samolot ten miał rozwijać prędkość ponad 4 000 km/h, latać w zawisie i mieć wznoszenie do 100 m/s. Napęd turboodrzutowy. Według założeń w lutym 1945 r. miał przekroczyć prędkość M = 2. W rzeczywistości w kwietniu 1945 r., w przeddzień klęski hitlerowskiej, latał tylko model tego samolotu.

W 1943 r. w USA został zbudowany jednomiejscowy samolot myśliwski pionowego startu i lądowania Chance Vought V-173 Flying Pancake z 2 silnikami tłokowymi o mocy 957 kW (1300 KM) każdy. Samolot nie latał. Jego następca XF5U-1 z 1946 r., z 2 silnikami o mocy 1 178 kW (1 600 KM) każdy, miał zakres użytkowych prędkości lotu od 65 do 684 km/h, a następnie od 32 do 740 km/h. Ale pozostał tylko jako prototyp doświadczalny.

W ZSRR latał w latach 50 jednomiejscowy doświadczalny szybowiec ChAI-17 Diskopłan.

Na progu lat 50 we Francji R. Couzinet zbudował wiroplat kombinowany z 2 przeciwbieżnymi wirnikami talerzowymi.

Do tego można dodać doświadczalne kołowe platformy latające z otunelowanymi wirnikami nośnymi w rodzaju Hiller FP z 1955 r., projekty pierścieniopłatów H. V. Zborovsky'ego (RFN—Francja) oraz — historycznie — zbudowany w 1904 r. przez inż. Józefa Lipkowskiego wiroplat kombinowany z tarczowym wirnikiem nośnym.

W październiku 1955 r. pojawiły się wiadomości o latającym talerzu-samolocie odrzutowym, opracowanym w zakładach AVRO w Kanadzie.

W 1963 r. w USA latał samolot Astro Kinetics Lift Mark-1 z silnikiem o mocy 97 kW (132 KM) i śmigłem tunelowym. Miał on właściwości śmigłowca. Płat o średnicy — 4,27 m. Projektowano nawet podobny samolot z płatem o średnicy 30 m, z 8 silnikami turboodrzutowymi i udźwigiem 46 000 kg.

W 1970 r. został oblatany w USA jednomiejscowy samolot doświadczalny konstrukcji prof. Mollera z Uniwersytetu Kalifornijskiego. Wyposażony w 8 silników i śmigieł tunelowych samolot wykonał do 1971 r. ponad 30 lotów. Następnie prof. Moller przystąpił do projektowania latającego talerza o masie 500 kg.

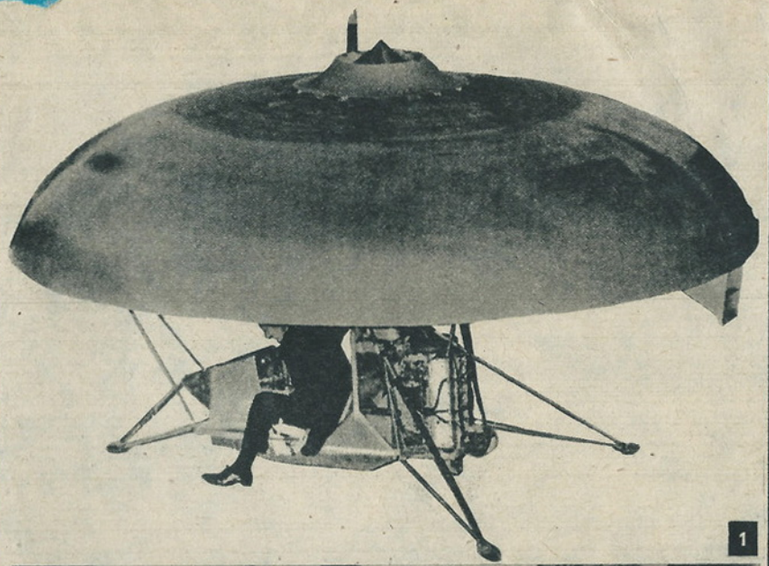
Inną grupę prawdziwych latających talerzy stanowią balony i sterowce. Przykładem może być wielki francuski soczewkowy balon na uwięzi o średnicy 300 m i pułapie 20—30 km, który według zapowiedzi miał pojawić się w 1979 r. z przeznaczeniem jako przekaźnik telewizyjny i łącznościowy, stacja radiolokacyjna, stacja meteorologiczna itp. Amerykański balon-śmigłowiec Aerocrane z 4 silnikami śmigłowymi po 920 kW (1 250 KM) i udźwigiem 30 000 kg został zbudowany do 1979 r. w liczbie 30. Projektowane są odmiany balonów Aerocrane o średnicy 54,9 m z 4 wirnikami nośnymi średnicy 39 m, o udźwigu — 81 000 kg i prędkości 64 km/h, a także — docelowo — Aerocrane o udźwigu 100 000 kg.

W artykule opisane zostały tylko sprawy UFO, a więc potocznie mówiąc zagadkowych latających talerzy. I takie urządzenia techniczne na pewno nie istnieją, bo wykrycie przez kogokolwiek tajemnicy fal grawitacyjnych antymaterii itp., do tego praktyczne wykorzystanie tej wiedzy o lotnictwie — jest przy obecnym rozwoju nauki po prostu niemożliwe. A przypuszczenia o pozaziemskim pochodzeniu UFO są tak niepoważne, że aż śmieszne. Prognozy wyspecjalizowanego amerykańskiego Hudson Institute w Nowym Jorku przewidują możliwość wykorzystania antymaterii jako źródła napędu dopiero około roku 2045, zaś pierwsze spotkanie z cywilizacją pozaziemską około roku 2175.

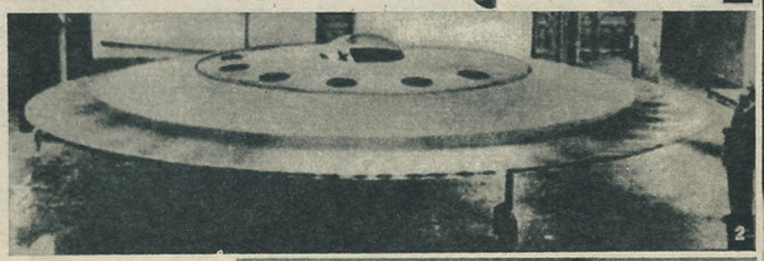
Od sensacji i szumu wokół UFO należy więc oddzielić problem poszukiwań łączności z cywilizacjami pozaziemskimi CETI (czy jak chcą niektórzy „zielonych ludzików"), który jest programem naukowym, a nawet już technicznym. Rzecz bowiem leży przede wszystkim w nakładach środków i sił. Tu są określone szanse. Jak stwierdzili na podstawie wieloletnich obliczeń i obserwacji radioteleskopowych uczeni z Instytutu Astrofizyki i Fizyki Atmosfery Akademii Nauk Estońskiej SRR, aż 90 procent materii Wszechświata jest dla nas jeszcze niedostrzegalne. Problemy CETI badają już liczne ośrodki naukowe na świecie, jak np.: Obserwatorium Astrofizyczne Akademii Nauk Armeńskiej SRR w Biurakanie, Państwowy Instytut Astronomiczny w Moskwie, Uniwersytet Kalifornijski i Uniwersytet Cornella w USA. Przy Międzynarodowej Akademii Astronautycznej IAA działa specjalny komitet CETI, a technicznymi możliwościami łączności z cywilizacjami pozaziemskimi zainteresował się ostatnio także Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny UIT.

Natomiast dalszy bieg wydarzeń związanych ze zjawiskami UFO stanie się przede wszystkim obiektem zainteresowań geofizyków oraz psychologów i etnografów, a nie techników. Bo UFO, to kontynuacja legend, mitów z dawnych i bardzo dawnych czasów. Tylko przystosowanych do realiów współczesnego świata. A poza tym, są to konkretne zjawiska geofizyczne, których intensywność jest niewątpliwie związana także ze wzrastającym zanieczyszczeniem atmosfery ziemskiej.

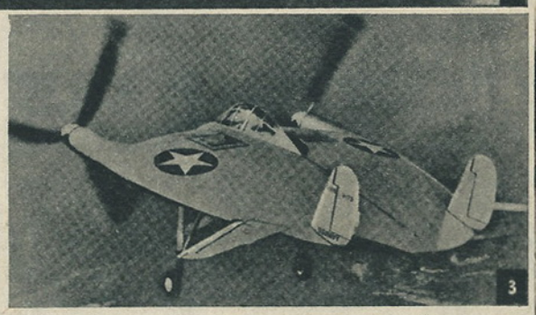
Na zakończenie warto przytoczyć dwie charakterystyczne wypowiedzi znawców problemu latających talerzy — szwedzkiego astronoma Herrmanna: — Jak wiadomo w astronomii nie ma tajemnic, ale żaden jeszcze astronom na świecie nie sfotografował UFO — oraz brytyjskiego pisarza futurologa A. Clarke'a (zresztą dra inż., specjalisty od napędów odrzutowych i kosmonautyki): — UFO nie tyle świadczy o potędze rozumu tych z innego świata, co o jego braku tu, na Ziemi.



1

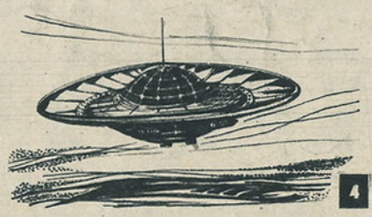


2

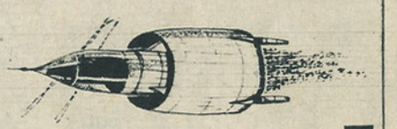


3

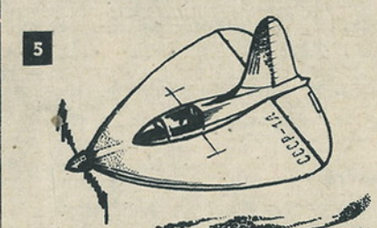
1 — Astro Kinetics Lift Mk 1 (USA), 2 — Latający talerz inż. René Couzineta (Francja), 3 — Chance Vought V-173. Wg niektórych źródeł samolot ten z silnikami o mniejszej mocy latał już w 1942 r. Znane też jest zdjęcie V-173 z owiewkami na kołach. Wg innych źródeł samolot XF 5U-1 w ogóle nie latał lub latał w 1947 r.



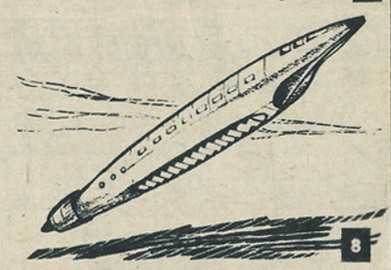
4



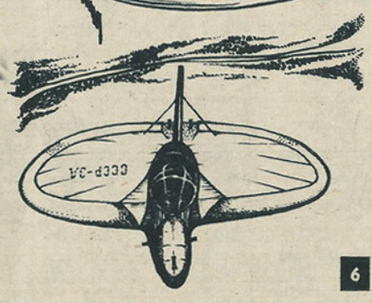
7



5



8



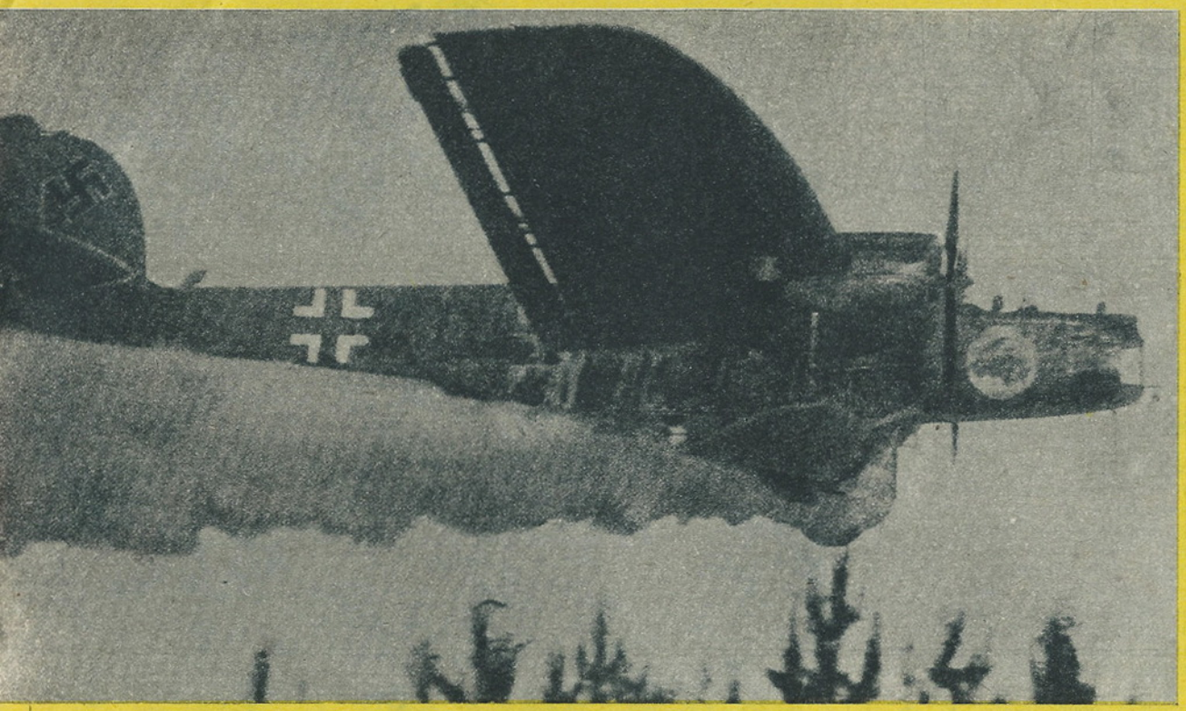
6

4 — Projekt samolotu Flugkreisel z 1941 r. Pierścień wirujący. 3 silniki turbinowe do startu, wznoszenia i zawisu, a 2 do lotu poziomego, 5 — Samolot Strela (ZSRR), 6 — Szybowiec ChAI-17 Diskopłan (ZSRR), 7 — Projekt pierścieniopłata SNECMA C-450 o średnicy 4,15 m, masie 3250 kg i ciągu silnika turboodrzutowego 36,26 kN (Francja-RFN), 8 — Projekt bezskrzydłowca Aerodyne prof. A. Lippischa (USA) o prędkości 2000—2500 km/h. Latała zdalnie sterowana makieta długości 8 m.

KRONIKA UFO

● 24.1.1979 r. student amerykański jadący pustą drogą do Tyler w Teksasie został oślepiony jaskrawozielonym światłem. Wyczuł wir powietrzny. Zobaczył 2 statki promieniujące fioletowo-czerwonym światłem. Stracił poczucie czasu. Po 5 h ocknął się wyczerpany. Samochód i otoczenie było grubo obsypane liśćmi. Kilka dni później na piersiach studenta pojawiło się znamię w postaci rombu długości ok. 250 mm oraz ślady jakby ukłuć na nogach.

Na taśmie załączonego (podczas tajemniczego spotkania) kasetowego odtwarzacza magnetofonowego w 2 miejscach wykryto skasowane zapisy (na obu ścieżkach). Urządzenie to nie ma głowicy kasującej. Dziwne spotkanie z UFO poprzedził sen „proroczy" o mającym nastąpić wydarzeniu. Zespół UFO-logów z Huston (z udziałem lekarzy z ośrodka NASA) stwierdził, że ślad na piersiach może być pozostałością po jakimś prześwietleniu, a ślady na nogach — po podłączeniu urządzeń diagnostycznych. Stan psychiczny i prawdomówność studenta (ma na imię Greg, nazwiska nie ujawniono) badano wielokrotnie także na polygrafie (wykrywacz kłamstwa). Uznano, że student mówił prawdę.



Samolot niemiecki Do-23 podczas rozpylania chemicznych środków bojowych.

RAJMUND SZUBAŃSKI

LUFTWAFFE PRZYGOTOWYWAŁA WOJNĘ GAZOWĄ

Interesujące, a nawet można powiedzieć rewelacyjne informacje na temat prowadzonych przez hitlerowską Luftwaffe przygotowań do rozpoczęcia wojny gazowej przynosi wydana w NRD książka młodego historyka Olafa Groehlera „Der lautlose Tod" — Bezgłośna śmierć".

Wstępne prace w tej dziedzinie rozpoczęto w Niemczech na długo przed przystąpieniem w 1937 roku do produkcji gazów trujących, jeszcze w okresie Republiki Weimarskiej, przy czym nie od rzeczy będzie tu przypomnieć, że członkiem powołanej w 1923 roku przy dowództwie Reichswehry „komisji do spraw chemicznych" wchodził ówczesny major Kesselring (w czasie napaści na Polskę dowódca floty powietrznej, sądzony i skazany po wojnie zbrodniarz wojenny).

Po przeprowadzonych już w 1927 roku pierwszych próbach skażenia chemicznego terenu przez rozpylanie z samolotu olejowego roztworu gazu parzącego — iperytu, nastąpił podczas odbytych w 1930 r. na obszarach Turyngii manewrów pokaz taktycznego zastosowania gazów, podczas którego przeprowadzono napad gazowy z powietrza.

Te prowadzone na niewielką jeszcze skalę przygotowania nabrały pełnego rozmachu po dojściu do władzy Hitlera. Metodę spryskiwania terenu, wymagającą wykonywania lotów na minimalnej wysokości i z małą prędkością, uznano za zbyt niebezpieczną dla lotników i zarzucono, koncentrując się odtąd na próbach z bombami gazowymi.

Po rozpoczęciu produkcji gazów bojowych skonstruowano 250-kilogramową bombę, mieszczącą obok niewielkiego ładunku wybuchowego także 150 litrów iperytu. Do jesieni 1938 roku wyprodukowano pierwszy tysiąc takich pocisków, a do maja następnego roku — dalszych 10 tysięcy. Od połowy 1938 roku produkowano także mniejsze, 50 kg bomby napełniane gazem łzawiącym — chloroacetofenonem.

Sprawozdanie z kwietnia 1940 roku stwierdza posiadanie przez Niemcy ponad 14 tys. ton chemicznych środków bojowych, z czego 6147 ton posłużyło już do napełnienia pocisków artyleryjskich i bomb. Dla Luftwaffe przeznaczono w tym okresie 20% produkcji gazów parzących i całą produkcję gazu duszącego — fosgenu. W czerwcu 1941 roku w składach znajdowało się już prawie 32 tys. ton gazów, z czego 1/3 znajdowała się w bombach, granatach i minach.

W sierpniu tegoż roku szef Oberkommando der Wehrmacht zarządził wstrzymanie przygotowań do wojny gazowej przez wojska lądowe, koncentrując je odtąd wyłącznie w gestii Luftwaffe. W zarządzeniu tym poinformowano, że dysponuje ona trzymiesięcznym zapasem w stosunku do przewidywanego zużycia w czasie działań.

W produkcji znajdowały się 50-kg bomby napełnione gazem łzawiącym, 250- i 500-kilogramowe z gazem łzawiącym, duszącym, bądź parzącym oraz ciężkie, 1800-kg bomby z gazem łzawiącym i duszącym. Przygotowano też niewielkie pojemniki, przeznaczone do zrzucania w wiązkach po 8 do 72 sztuk. W wypadku zastosowania nowo wynalezionego gazu porażającego system nerwowy — „Tabunu", 20 takich pojemników mogło zniszczyć wszelkie formy życia na przestrzeni 60 x 200 metrów. Do celów wojny gazowej służyć miały także mieszczące 150 litrów urządzenia do rozpylania gazów parzących, jak też wypełnione gazem łzawiącym pociski do działek pokładowych.

9 kwietnia 1943 roku na poligonie w okolicy ośrodka doświadczalnego Luftwaffe w Rechlinie przeprowadzono pokaz, na którym zademonstrowano dotychczasowe doświadczenia w tej dziedzinie. Na jego program złożyły się: atak szturmowy na maszerujące kolumny przy zastosowaniu iperytu, rzędowy zrzut 250-kg bomb iperytowych podczas ataku z wysokości ok. 70 metrów, położenie zapory przez skażenie terenu rzędowym zrzutem bomb iperytowych z dużej wysokości oraz zagazowanie odcinka stałych pozycji przez dywanowy zrzut bomb zawierających dwufosgen.

Pokaz taki ponowiono w czerwcu 1944 roku, tym razem na poligonie centrum prób z bronią chemiczną Raubkammer w Puszczy Lüneburskiej. Przeprowadzono wówczas rozpryskiwanie gazów parzących na pozorowaną kolumnę wojska, jak też sprawdzono „z bardzo dobrym wynikiem" skuteczność działania zrzucanych z lotu koszącego bomb gazowych na rozproszone w terenie zamknięte w klatkach zwierzęta.

Na tego rodzaju eksperymentach zresztą się nie skończyło. Na zlecenie dowództwa Luftwaffe niemieccy „naukowcy", profesorowie Hirt i Bickenbach oraz dr. Wimmer, prowadzili od listopada 1942 r. w obozie koncentracyjnym Natzweiler doświadczenia nad skutkami różnych stężeń gazów bojowych na organizm ludzki. Spośród przeszło 200 poddanych tym eksperymentom więźniów, około 50 zmarło w strasznych męczarniach.

W wyniku zmienionej na niekorzyść Niemiec sytuacji w wojnie powietrznej i niemal zupełnej likwidacji formacji bombowych Luftwaffe, wydane w 1945 wytyczne w sprawie zastosowania chemicznych środków bojowych przewidywały użycie do zadań wojny gazowej przede wszystkim samolotów myśliwskich bombardujących Focke-Wulf-190, których zadaniem byłyby napady gazowe nad polem bitwy i atakowanie najbliższego zaplecza frontu. Natomiast zadaniem jednostek lekkich bombowców nocnych byłoby zrzucanie bomb gazowych na koncentracje wojsk, węzły komunikacyjne itd.

Nasuwa się oczywiście pytanie, dlaczego dokonując tak daleko idących, wszechstronnych przygotowań — do lutego 1945 r. wyprodukowano w Niemczech ponad 60 tysięcy ton różnych gazów bojowych, gdy podczas I wojny światowej produkcja ich wyniosła 32 tys. ton — przywódcy hitlerowskiej kliki nie zdecydowali się jednak na użycie tej straszliwej, ludobójczej broni?

Wpłynęły na to przede wszystkim dwa czynniki. W pierwszym okresie wojny, do 1942 roku, gdy armia niemiecka odnosiła same sukcesy, nie zachodziła potrzeba uciekania się do niekonwencjonalnych broni i środków walki. Później zaś, w wyniku rosnącej przewagi aliantów, zwłaszcza w powietrzu, próba zastosowania gazów okazałaby się groźnym bumerangiem: na przełomie 1944 i 1945 roku, mimo znacznego wysiłku produkcyjnego, niedobór masek gazowych dla niemieckiej ludności sięgał 25 milionów sztuk. Pozostaje jednakże faktem, iż przez kilka lat nasz kontynent znajdował się na krawędzi totalnej wojny chemicznej z trudnymi do przewidzenia, ale na pewno katastrofalnymi jej skutkami.

GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

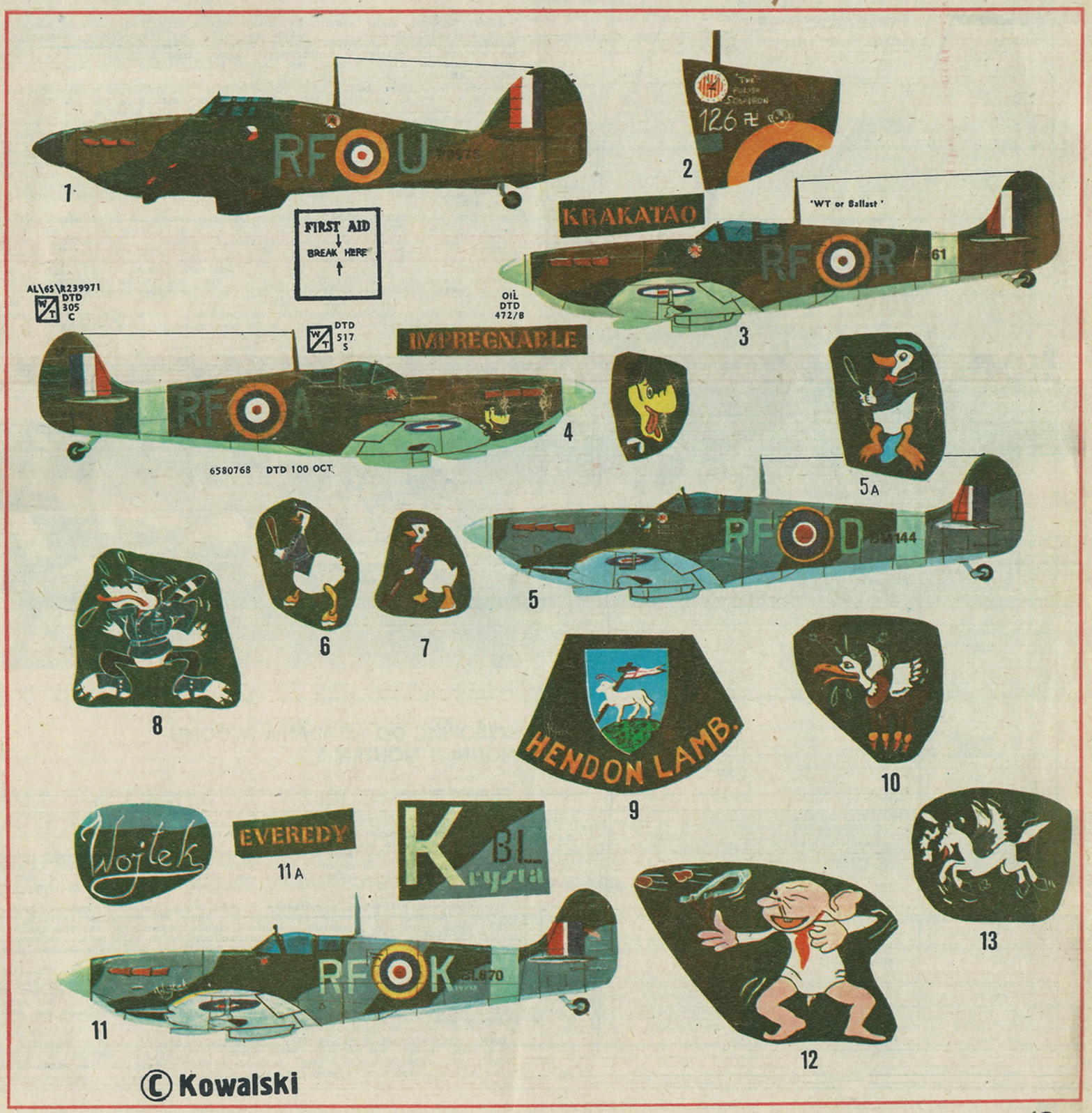
GODŁA OSOBISTE PILOTÓW POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH W ANGLII ● 1940—1946 116

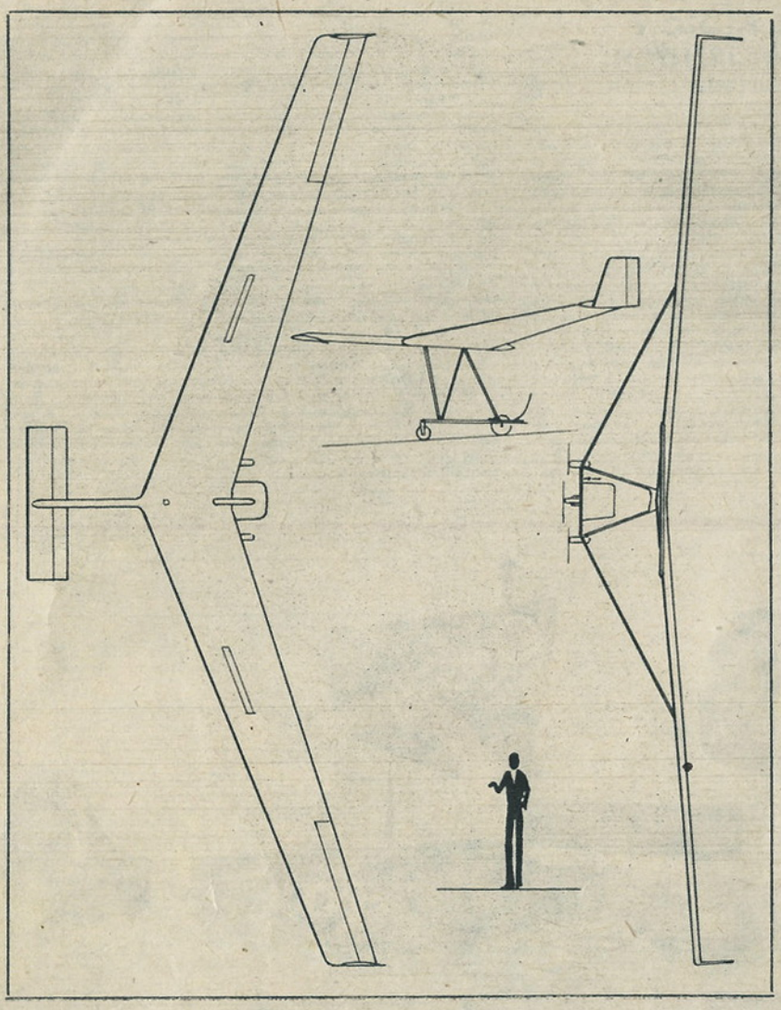
Godła osobiste czyli nieregulaminowe oznaczenia malowane na samolotach można podzielić na dwie podstawowe grupy. Pierwsza – oznaczenia malowane przez pilotów, druga to napisy fundacyjne nanoszone przez fabryki. Specyficzną formą oznaczeń osobistych były stosowane oznaczenia samolotów, na których latali dowódcy skrzydeł czy też dywizjonów. Łącznie więc na samolotach występowały trzy grupy oznaczeń. W grupie godeł osobistych malowanych przez poszczególnych pilotów wymienić można: wielobarwne rysunki przedstawiające motywy figuralne i alegoryczne, maskotki, a także nazwy nadawane samolotom w postaci imion kobiecych i męskich, powiązanych często z literą kodu samolotu w dywizjonie.

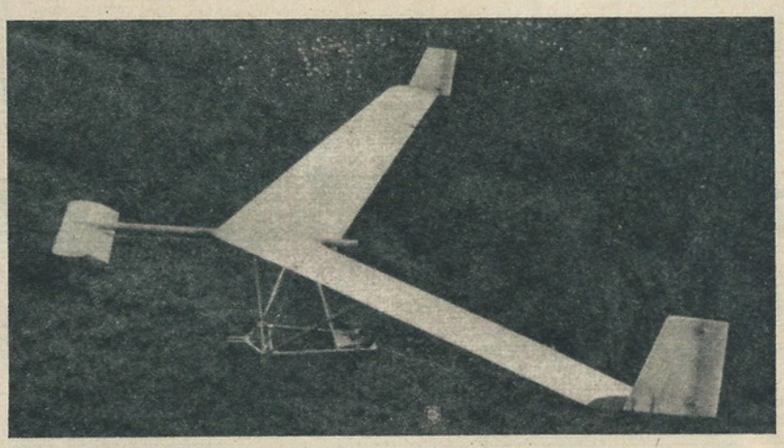
W grupie napisów fundacyjnych wyróżnić można dwie formy malowania: literowa – w postaci napisu informującego o fundatorze, mogła to być nazwa miasta, fabryki, prowincji czy wreszcie nazwisko fundatora; heraldyczna – na samolotach malowane były herby (najczęściej miast lub prowincji) wielobarwne uzupełniane często napisami z nazwą miasta lub prowincji. Występowały także formy mieszane – napisy fundacyjne obok godeł malowanych przez pilota. Cechami charakterystycznymi napisów wykonywanych na samolotach było to, iż używano do nich farby koloru żółtego lub białego.

Napisy wykonywane fabrycznie robiono za pomocą szablonu. Miały więc identyczny układ i krój liter i cyfr. Najczęściej malowano je na masce silnika przed kabiną pilota jedno- lub obustronnie. Herby wraz z napisami wykonywano pod kabiną pilota przy wiatrochronie. Robiono je najczęściej tylko z prawej strony, ze względu na znajdujące się po stronie lewej wejście. Pozostałe elementy figuralne, z których tworzono godła osobiste, malowano najczęściej przed kabiną pilota z lewej strony; w dywizjonach bombowych – przed kabiną pilotów. W 302 dywizjonie godła osobiste malowano także w przedniej części samolotu, pod rurami wydechowymi (rys. 5 i 5A odcinek GiB nr 60).

PLANSZA. 1. Samolot Hawker Hurricane RF-U/P3975, na którym latał sierż. Josef Frantisek. 2. Fragment kadłuba samolotu Hurricane z 303 dywizjonu, na którym wykonano napis informujący o zestrzeleniu 126 samolotu niemieckiego. 3. Supermarine Spitfire RF-R/P8361 (z napisem fundacyjnym KRAKATAO) – zakupiony został przez mieszkańców Indii Holenderskich. 4. Spitfire Mk.IIB miał zdemontowane działka RF-A z napisem KRAKATAO i godłem osobistym pilota (głowa psa Pluto). 5. Samolot Spitfire Mk.VB RF-D/DM 144 mjra Jana Zumbacha. 6. Kaczor Donald malowany na tym samym egzemplarzu, po 13 zwycięstwach. 7. Kaczor Donald z egzemplarza RF-D/BM 144 – gdy J. Zumbach miał 11 zwycięstw. 8. 10. 12. 13. Godła osobiste malowane na samolotach Spitfire Vb w 303 dywizjonie. 9. Napis fundacyjny wraz z herbem z samolotu Spitfire Vb z 303 dywizjonu. 11. Samolot Spitfire Mk.Vb/BL 670 (KRYSIA) początkowo miał także napis fundacyjny przedstawiony na rysunku 11a, który po zamalowaniu zastąpiono nazwą WOJTEK.







SZYBOWIEC NEUKOM AN-21

Albert Neukom, znany konstruktor szwajcarski, twórca szybowca Elfe, otrzymał w br. przyznany mu przez FAI Dyplom Tissandiera. Szybowiec Elfe ma konstrukcję mieszaną (z tworzyw sztucznych, drewna i metalu — dźwigar duraluminiowy), co wobec konkurencji szybowców laminatowych doprowadziło do ograniczenia produkcji tych szybowców. Albert Neukom jest również konstruktorem jednomiejscowego samolotu AN-100.

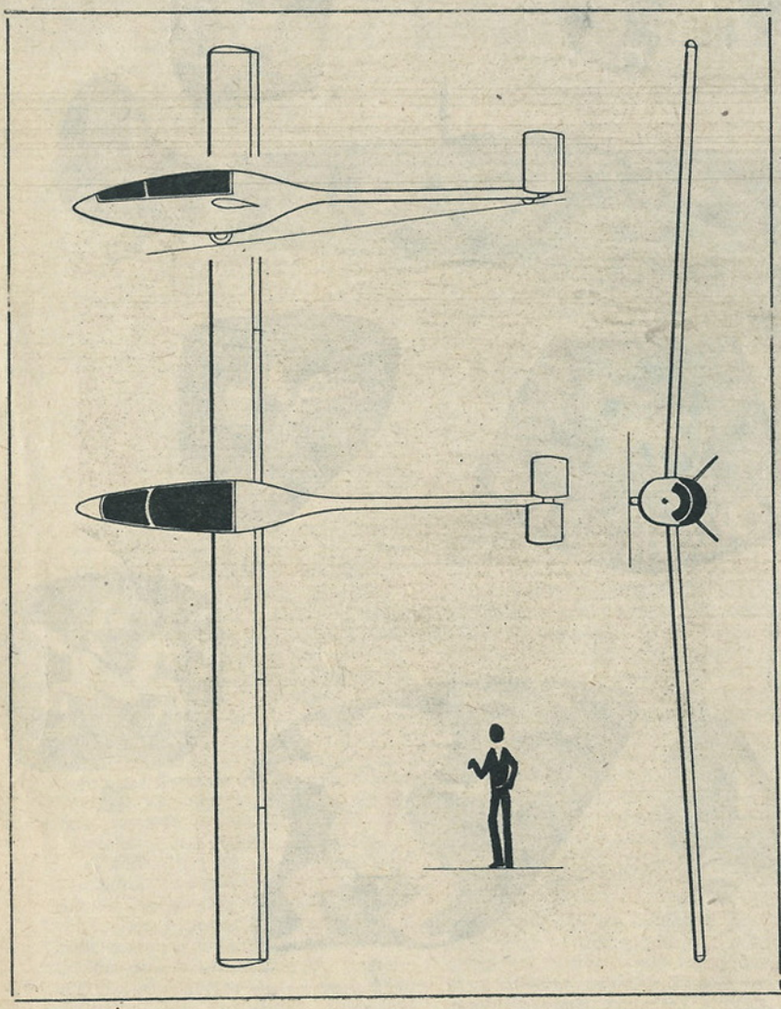
W ostatnim okresie Albert Neukom prowadzi prace konstrukcyjne w dziedzinie lekkich szybowców zbliżonych do lotni. Pierwszą jego konstrukcją jest AN-20, szybowiec o układzie konwencjonalnym, wyposażony w tradycyjny układ sterowania (lotki, stery). Najnowszym jego szybowcem-lotnią jest AN-21 zbudowany w układzie kaczki. AN-21 ma lekko skośny główny płat. Keson skrzydła do dźwigara wykonany jest z laminatu wzmocnionego tkaniną szklaną. Część spływową tworzą żebra ze sklejki z pokryciem tkaniną. Zastosowano profil Wortmanna FX63-137. Na płacie znajdują się lotki, hamulce aerodynamiczne, a na końcu skrzydeł — zdwojone usterzenie pionowe. Kadłub, na którego przodzie umieszczono płat przedni, wykonany jest z rury duralowej. Również z rur lekkostopowych wykonana jest konstrukcja zabudowy miejsca pilota, które może być siedzące lub leżące (dla pilotów, którzy latają na lotniach).

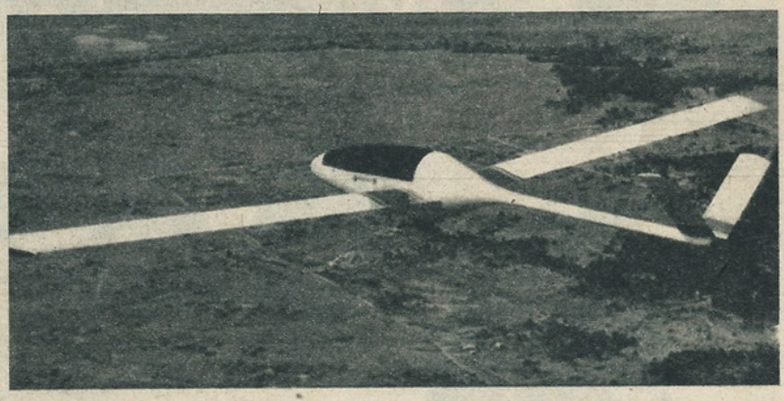
Podwozie jest trójpodporowe z przednim kółkiem, mocowane do konstrukcji kratowej otaczającej miejsce pilota. Skrzydła podparte zastrzałami z rur lekkostopowych. Mimo układu „kaczka" szybowiec charakteryzuje się dobrą widocznością z miejsca pilota. Pierwsze loty wykazały, że szybowiec jest stateczny przy starcie i w locie. Dotychczasowe modyfikacje dotyczyły podwozia i położenia miejsca pilota. Masa własna AN-21 wynosi 56 kg i stąd trudności z otrzymaniem certyfikatu, gdyż szwajcarskie przepisy dopuszczają maksymalną masę lotni 50 kg. Również względy biurokratyczne przeciągają dopuszczenie typu do użytkowania od dwóch lat.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: pow. płata głównego — 11,5 m², pow. płata przedniego — 1,0 m². **Masy:** masa własna — 56 kg, max. masa startowa — 150 kg.

konstrukcje zagraniczne





SZYBOWIEC DO SKŁADANIA W DOMU MONNETT MONERAI S

Szybowiec Monerai opracowany został przez Johna Monnetta w 1978 r. Jest to lekki szybowiec przeznaczony do budowy przez amatorów. Firma Monnett Experimental Aircraft Inc. produkuje zestawy do montażu amatorskiego i do połowy br. zamówionych zostało 118 kompletów. Pojedynczy komplet do montażu w domu kosztuje 3 200 dol. i jest dostarczany łącznie z planami (8 rysunków) i podręcznikiem. Budowa szybowca trwa 300—400 godzin.

Monerai oferowany jest także w wersji Monerai P z napędem. W prototypie zastosowano napędzający dwułopatowe śmigło silnik tłokowy Chrysler o mocy 7,4 kW, który ma być zastąpiony opracowywanym silnikiem Choita o mocy 13,3 kW. Silnik mocowany jest do kadłuba za kabiną na oprofilowanym wysięgniku. Zamocowanie silnika trwa ok. jednej minuty.

Płat szybowca ma obrys prostokątny i konstrukcję metalową. Jednoczęściowe pokrycie klejone jest do metalowego dźwigara i żeber. Na skrzydłach znajdują się lotki i klapy wyporowe. Konstrukcja kadłuba stanowi kombinację skorupy laminatowej, konstrukcji ze stalowych rur chromomolibdenowych oraz belki kadłubowej będącej rurą ze stopu aluminiowego. Usterzenie motylkowe, przy czym obydwie jego części są przesunięte względem siebie.

Kabina szybowca przykryta jest przyciemnioną, dwusegmentową osłoną ze szkła organicznego. Tylny segment otwierany jest na bok. Pozycja pilota półleżąca na fotelu typu hamakowego. Tablica przyrządów ma małe wymiary. Wyposażona jest w 5 przyrządów pilotażowych i radiostację nadawczo-odbiorczą Bertea lub Edo-Aire. Drążek sterowy zabudowano z boku kabiny. Pod kadłubem umieszczone jest niewciągane koło.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,0 m, długość — 5,97 m, wysokość — 1,32 m, pow. płata — 7,25 m². **Masy:** masa własna — 99,7 kg, masa startowa — 204 kg. **Osiągi:** min. prędkość opadania przy prędkości 88 km/h — 0, 85 m/s, min. prędkość — 64 km/h, doskonałość przy prędkości 96 km/h — 28.

nasze trasy

PODANIE NA SZKOLENIE

Jesień. Czasu trochę więcej niż w sezonie letnim, a więc — czas zebrać się i pomyśleć o tym co zrobić, żeby dostać się do aeroklubu na szkolenie. Dotyczy to, oczywiście, tych, którzy taki zamiar już powzięli, mają ukończone 16 lat życia i uczęszczają do szkoły średniej lub zasadniczej szkoły zawodowej.

Chcielibyśmy Wam trochę ułatwić drogę do lotnictwa, a ponieważ wiemy, że nawet szczegóły mają tu (i nie tylko tu) dużą wagę, zapoznamy Was z przepisowym formularzem podania, jakie kandydat na pilota lub skoczka spadochronowego winien złożyć w najbliższym swego miejsca zamieszkania aeroklubie. Formularz (jest to wzór nr 3) wydadzą Wam w kierownictwie aeroklubu.

Z lewej strony u góry piszecie w nim, wyraźnie, swe nazwisko i imię oraz adres. Z prawej — datę. Wypisujecie nazwę aeroklubu oraz w odpowiednim miejscu, odrobinę niżej, datę swego badania przez komisję lotniczo-lekarską i treść orzeczenia owej komisji.

Następnie, pod słowem **PODANIE,** wypisujecie po słowach: Proszę o przyjęcie mnie na szkolenie — rodzaj szkolenia o które Wam chodzi, np.: szybowcowe, samolotowe lub spadochronowe, a następnie okres, w którym zamierzacie się szkolić (np. lipiec lub sierpień). Pod tym — podpisujecie się.

Potem winniście wypełnić rubryki widocznego niżej **zaświadczenia szkolnego.** Brzmi ono tak: Zaświadcza się, że (tu wpisujecie imię i nazwisko), syn (imię ojca oraz matki i jej nazwisko panieńskie), urodził się dnia (data) w (miejsce urodzenia), jest uczniem (wpisujecie której) klasy w roku szkolnym (którym) i wykazuje (dobre, średnie, złe) postępy w nauce. Nauka w szkole trwa (ile) lat. Zachowanie ucznia nie budzi (albo budzi) zastrzeżeń. Pod tym zaświadczeniem winien podpisać się dyrektor wzgl. kierownik szkoły.

Teraz kolej na **opinię organizacji młodzieżowej** (lub szkoły). Opinia, oczywiście dodatnia, winna być zaopatrzona w podpis i pieczątkę wystawiającego.

Następna rubryka — to **zaświadczenie lekarskie.** Aby je uzyskać, należy udać się do lekarza szkolnego lub sportowego, który po zbadaniu kandydata wypisze, co następuje: Na podstawie badania ogólnego stanu zdrowia i jego karty zdrowia stwierdza się, że uczeń (tu imię i nazwisko) może (albo nie) ubiegać się o przyjęcie na szkolenie (jakie?). Pod tym zaświadczeniem, oczywiście, lekarz podpisuje się i stawia swą pieczątkę.

No i kolej na rodziców lub prawnych opiekunów kandydata na szkolenie lotnicze. W kolejnej rubryce rodzic lub opiekun kandydata własnoręcznym podpisem, poświadczonym przez upoważnioną do tego osobę urzędową, **zezwala formalnie** na praktyczne szkolenie chłopca lub dziewczyny.

Do formularza podania trzeba załączyć własnoręcznie napisany **życiorys.** Oto dane jakie powinien zawierać życiorys:

nazwisko i imię oraz data urodzenia; imiona rodziców; ich zawód; czy rodzice żyją (jeśli nie, to na czyim utrzymaniu kandydat się znajduje); stan majątkowy rodziców; rodzeństwo (liczba sióstr, braci); kto z rodziny mieszka poza granicami kraju i gdzie; od kiedy kandydat zaczął interesować się lotnictwem; czy jest modelarzem lotniczym lub członkiem koła lotniczego; czym interesuje się poza lotnictwem; co ostatnio czytał o tematyce lotniczej; jaki uprawia sport; czy czyta prasę lotniczą; co zamierza robić po uzyskaniu matury; jaki wybierze kierunek studiów.

No i to wszystko, gdy chodzi o formularz podania i integralnie połączone z nim zaświadczenia. Życzymy powodzenia. **(z)**

listy

NIE KANADYJSKA

Szanowny Redaktorze!

W nawiązaniu do zamieszczonej w nr 41 (1475) Skrzydlatej Polski prośby p. Henryka Jachyma z Wrocławia, który latem 1944 r. był świadkiem zestrzelenia samolotu alianckiego koło Tarnowa, pragnę przekazać kilka danych, w posiadaniu których jestem jako hobbista dziejów wojny lotniczej 1939—1945.

Przede wszystkim zestrzelona załoga nie była z pewnością kanadyjska. W lotach do Polski z terenu Włoch (z bazy Brindisi), które od listopada 1943 r. odbywały się trasami prowadzącymi m. in. przez Tarnów, udział brały tylko załogi polskie, brytyjskie, południowoafrykańskie i jeden raz, we wrześniu 1944 r., amerykańskie. W 381 lotach operacji „Riposta" (1.8.1943—31.7.1944) utracono 5 załóg polskich i 11 brytyjskich, natomiast w 410 lotach operacji „Odwet" (1.8.1944—31.12.1944) utracono 21 załóg polskich, 24 brytyjskie i południowoafrykańskie oraz 2 amerykańskie. Z wyjątkiem ostatnich, zestrzelonych na B-17 koło Warszawy, pozostałe załogi leciały na Halifaxach lub Liberatorach i zaobserwowany samolot był zapewne jednym z tych dwóch typów, należącym do 334 Skrzydła Specjalnego Przeznaczenia.

Zgadzam się z redaktorem (z), że dojście do tego kim byli zestrzeleni lotnicy jest dziś praktycznie niemożliwe, zwłaszcza, jeśli wykonywali oni lot „towarowy", z zaopatrzeniem, lecz bez skoczków. Tylko bowiem loty na zrzuty „cichociemnych" są dość szczegółowo opracowane (daty, miejsca, składy załóg). W tych jednak, na szczęście, strat było niewiele. Ale to odrębny temat.

Z wyrazami szacunku
mgr inż. Ryszard Witkowski

korespondencje

AEROKLUB ZIEMI PIOTRKOWSKIEJ

Do tegorocznego Święta Latawca przygotowywano się w Piotrkowie Trybunalskim szczególnie starannie. Już na kilka tygodni przed 23 września omówiono na wspólnym zebraniu członków zarządu sekcji modelarskiej Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej i przedstawicieli oddziału WSS Społem okres przygotowań oraz program samej imprezy. Uruchomionych zostało w mieście pięć punktów budowy latawców, w których pod kierunkiem instruktorów dzieci zdobywały umiejętności modelarskie. Przeprowadzono również rozmowy indywidualne z nauczycielami zajęć technicznych w szkołach, rozesłano regulamin zawodów oraz plakaty informacyjne.

W dniu zawodów lotnisko wyglądało odświętnie: zostało zradiofonizowane, przygotowano podium dla zwycięzców oraz flagę do wciągnięcia na maszt. Aura, niestety, nie była sprzyjająca, od samego rana lał obficie deszcz.

Komisja konkursowa składająca się z przedstawicieli WSS Społem oraz aeroklubu, której przewodniczył instruktor modelarski Paweł Tomczyk, oceniła i zakwalifikowała do startu 94 latawce płaskie oraz 21 latawców skrzynkowych. Loty jednak nie były wysokie, nie było potrzeby startu wcześniej przygotowanego samolotu do oceny wysokości. Deszcz i absolutny brak wiatru przeszkodziły barwnemu widowisku. Wystartowały jedynie latawce o lżejszej konstrukcji.

Zwycięzcy otrzymali pucharki, nagrody i upominki. W klasie latawców skrzynkowych zwyciężyli: 1. Grzegorz Rutowicz, 2. Robert Barczak, 3. Zbigniew Bałaziński. W klasie latawców płaskich: 1. Sergiusz Krasoń, 2. Kazimierz Kosiński, 3. Mariusz Ostrowski. Dyplomy za najliczniejszy udział zawodników otrzymały następujące szkoły podstawowe w Piotrkowie Trybunalskim: 1 — nr 5, 2 — nr 15, 3 — nr 16.

Dla uatrakcyjnienia zawodów zorganizowano wystawę modeli latających. Loty modeli na uwięzi prezentowali natomiast modelarze Jerzy Sulitka i Albin Chomicki. Na podkreślenie zasługuje duże zaangażowanie społeczne w dziele przygotowania i organizacji imprezy: dyrektora naczelnego Oddziału WSS Społem Mariana Mazurka, kierownika sekcji społeczno-samorządowej Marianny Barskiej oraz modelarzy AZP Pawła Tomczyka, Wiesława Sobiecharta, Piotra Łukasika i Albina Chomickiego.

Eugenia Krakowska

poczta lotnicza

SZKOLENIE W AEROKLUBIE

Jacek Samecki — Warszawa. Aby osiągnąć cel, należy po ukończeniu 16 lat zgłosić się do Aeroklubu Warszawskiego i rozpocząć szkolenie lotnicze.

Leszek Stasiewicz — Tarnogród. Radzimy zgłosić się do Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Karolewie k.Kętrzyna (11—44).

Paweł Rutkowski — Zgierz. Szkolenie lotnicze może kolega rozpocząć w Aeroklubie Łódzkim, tam też uzyska dokładne informacje. Adres aeroklubu: 13-468 Łódź, lotnisko Lublinek, telefon 435-50.

Maciej Wiler — Bielsko-Biała. Realizację zamierzeń należy rozpocząć od szkolenia lotniczego w aeroklubie: 43-300 Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 321, telefon 218-79.

Paweł Osóbka — Kraków. Informacji o szkoleniu spadochronowym należy zasięgnąć w Aeroklubie Krakowskim, 30-969 Kraków, Al. Planu 6-letniego 17, telefon 110-87.

ODZNAKI LOTNICZE

Stanisław Maniecki. Polskie odznaki wojskowego lotnictwa można nabyć w Wojskowej Centrali Handlowej, Warszawa, ul. Nowy Świat 54/56.

MATERIAŁY SZKOLENIOWE

Sławomir Panasiuk — Wrocław. Skrzydlata nie zamieszcza publikacji szkoleniowych, tego rodzaju materiały można znaleźć w Biblioteczce APRL. Za pozdrowienia dziękujemy.

OGŁOSZENIA DROBNE

Poszukuję materiałów Corsair F4U. Michał Kamiński, 00-034 Warszawa, Warecka 9 m 73. (ogł. nr 144)

Sprzedam plany wykonawcze motoszybowców J-1 „Prząśniczka" i J-2 „Polonez". Jarosław Janowski, Nowomiejska 2 m 29, 91-061 Łódź. (ogł. nr 152)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny,** z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski,** sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski,** kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski;** redaktor graficzny — **Jolanta Kalita,** redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz,** sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.** Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

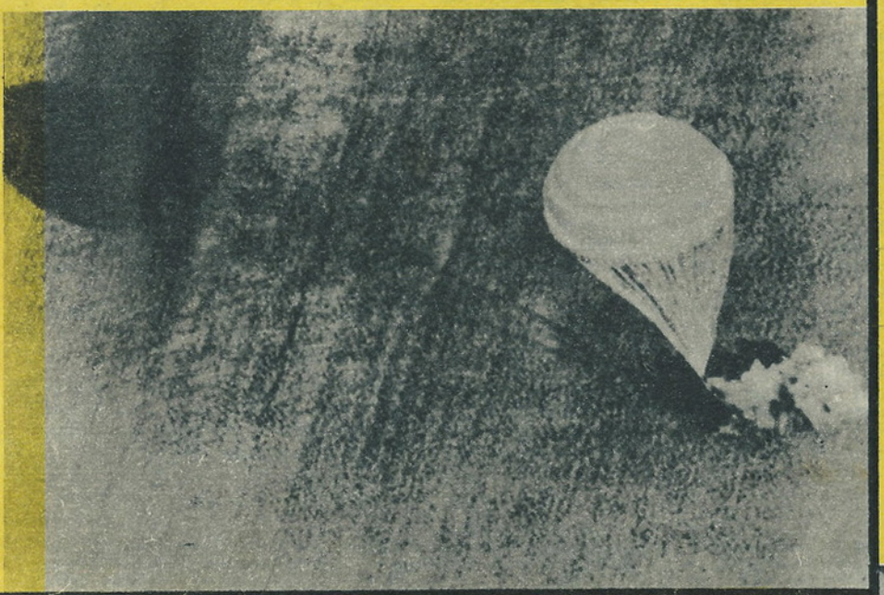
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 9.XI.1979. r. Zam. 1009. C-123.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

LĄDOWANIE

Tak wyglądał moment lądowania Sojuza-30 z załogą Interkosmosu, Piotr Klimuk i Mirosław Hermaszewski (5 lipca 1978 r., godz. 13.31).

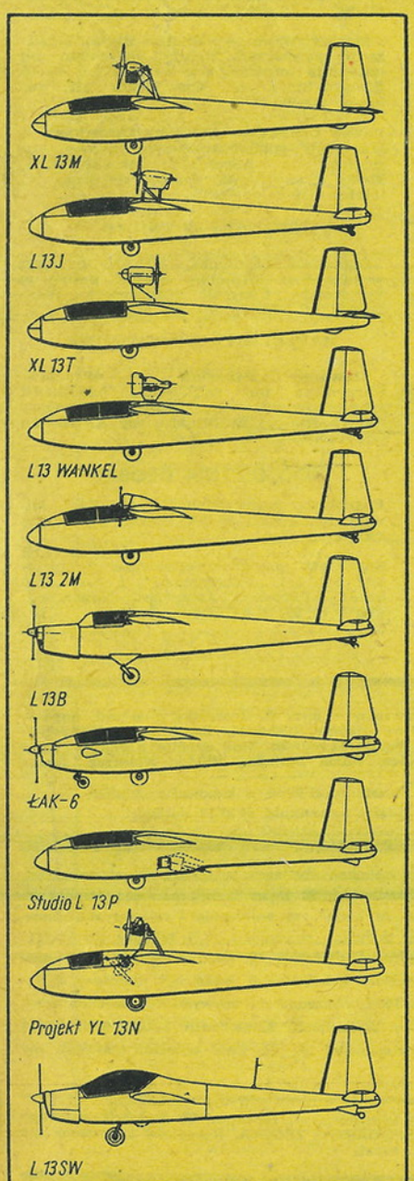


MOTOLOTNIĄ PRZEZ KANAŁ LA MANCHE

Dla uczczenia 60 rocznicy pierwszego lotu zapoczątkowującego połączenie lotnicze na trasie Londyn—Paryż, pilot lotniowy Garry Breen pokonał tę trasę na motolotni. Wyczynowi patronowało towarzystwo lotnicze British Airways. Start nastąpił 25.VIII.1979 r. z Biggin Hill pod Londynem. Następnie pilot zatrzymał się w Folkestone. Dalsza trasa prowadziła przez Tougnet, Abbeville i Beauvais oraz w pobliżu paryskiej szkoły Saint-Cyr. Lot odbywał się na wysokości 100—300 m i zakończył się 28.VIII.1979 r. Przelot przez kanał La Manche trwał 1 h 15 min. Lotnia miała rozpiętość — 9 m i silnik o pojemności skokowej — 125 cm³. Breen, były pilot RAF, wybiera się obecnie ze swoją lotnią do Azji i Australii.

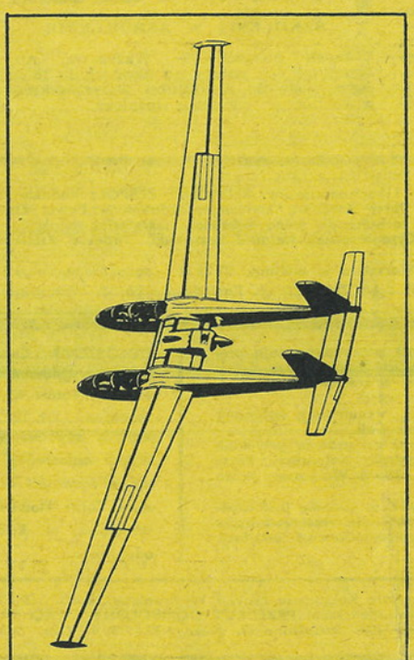
29.VIII.1979 r. piloci lotniowi z RFN R. Dorfner i R. Kolm przelecieli na motolotniach „Aquilla-III" (ciąg statyczny zespołu śmigło-silnikowego 411,6 N — 42 kG) z Cap Gris-Nez we Francji nad kanałem La Manche, nad Folkestone w W. Brytanii, i bez lądowania powrócili do Cap Gris-Nez. Lot trwał — ok. 80 min i przebiegał na wysokości ok. 500 m. Długość przelotu każdego pilota 72 km (2 x 36 km). Silniki 2-suwowe. Zapas paliwa — 12 dm³. Zużycie paliwa — 6 dm³ na ok. 80 km. Masa całkowita motolotni — 130 kg. Wznoszenie — ok. 1 m/s. Doskonałość lotni — 8. Na zdjęciu: G. Breen w przelocie z Londynu do Paryża.

ROZWÓJ BLANIKA



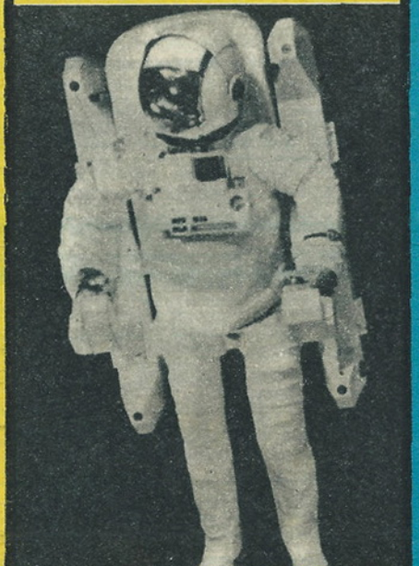
Największym sukcesem eksportowym przemysłu lotniczego CSRS jest 2-miejscowy szybowiec metalowy L-13 Blanik. Opracowany w 1958 r., po 20 latach (w 1978 r.) został wyprodukowany w liczbie 2500 egzemplarzy, która obecnie przekroczyła 3000. Kilkakrotnie zapowiadane zakończenie produkcji wciąż jest odkładane ze względu na nowe zamówienia eksportowe.

Oprócz odmiany podstawowej Blanik posłużył do opracowania licznych wersji motoszybowcowych pokazanych na rysunku. Powstawały one w CSRS, RFN, ZSRR (ŁAK-6) i USA (dwukadłubowy z silnikiem — 80 kW, z 1977 r.). Studium L-13P dotyczyło odmiany z silnikiem turboodrzutowym. Do napędu służyły silniki lotnicze, a także przystosowane z samochodów Trabant (od 1970 r.) oraz motocykli Jawa. Ostatnim motoszybowcem rozwiniętym z Blanika jest L-13 SW Vivat oblatany w 1978 r. Ma on 70% elementów z Blanika. Przypomnijmy, że 2-miejscowy szybowiec L-13 Blanik ma rozpiętość — 16,2 m, masę własną — 292 kg, masę całkowitą — 500 kg, doskonałość max. — 28, prędkość max. dopuszczalną — 250 km, prędkość min. — 55 km/h.



NOWY SKAFANDER KOSMICZNY

Pokazany po raz pierwszy przez NASA skafander kosmiczny dla załóg Space Shuttle. W tym przypadku wyposażony w zespół manewrowy.



Zdjęcia i rysunki: Flieger-Revue (NRD), Jours de France, Flight.

■ Francuskie przedsiębiorstwo transportu powietrznego Air Inter wystąpiło z inicjatywą obniżki cen biletów lotniczych do poziomu cen biletów kolejowych. Na wszystkich zatem trasach obsługiwanych przez samoloty Airbus towarzystwa Air Inter (z Paryża do Marsylii, Lyonu, Tuluzy, Bordeaux oraz na Korsykę) można będzie raz w tygodniu skorzystać z poważnej zniżki.

■ Od 1 listopada br. wszystkie amerykańskie przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej uzyskały zgodę federalnego zarządu transportu lotniczego USA na podwyższenie opłat za bilety o 3,7 proc.

■ Do dnia 1 października br. 12 towarzystw lotniczych na świecie eksploatowało 70 samolotów typu Airbus A.300.

■ W Brazylii poddano próbom seryjny lotniczy silnik turbinowy Arriel wytwórni Turbomeca, stosując do jego zasilania alkohol. Próba podobno powiodła się.

■ Radziecki aerobus B-86 przechodzi obecnie intensywne próby eksploatacyjne na krajowych liniach Aeroflotu.

■ Znana wytwórnia amerykańska Goodyear Aerospace zbudowała w ciągu minionych 70 lat ponad 300 balonów sterowych (sterowców). Niedawno zapowiedziano w tejże wytwórni budowę dużego sterowca o udźwigu 75 t i pojemności powłoki wypełnionej helem wynoszącej 80 tys. m³. Osobliwością projektu jest wykorzystanie śmigłowcowych wirników nośnych do ruchu statku w pionie. Do napędu w locie poziomym służyć będą zespoły śmigło-silnikowe. Prototyp sterowca może być gotowy mniej więcej za 6 lat... o ile znajdą się odpowiednie kredyty.

■ Lotnictwo sanitarne we Francji wykonało w bieżącym roku 500 lotów, uczestnicząc w 900 akcjach niesienia pomocy. Wylatano łącznie 5 000 godzin, zarówno wewnątrz kraju jak i za granicą. Prasa francuska przypomina, że pierwszego transportu rannych drogą powietrzną przy użyciu balonu dokonano w 1870 r. podczas oblężenia Paryża, a pierwszy samolot wykorzystano do tych samych celów w styczniu 1919 r.

■ Sławne wojskowe zespoły akrobacyjne zmieniają samoloty. Na przykład zespół brytyjski Red Arrows przesiada się w roku bieżącym z Gnatów na samoloty Hawk, a francuski zespół Patrouille de France wykorzystujący od 1964 r. samoloty Fouga Magister otrzyma w 1981 r. nowe Alpha Jet.

■ W Nicei (15—18 października) czynna była piąta już wystawa Airport-79, związana z wyposażeniem portów lotniczych. Udział wzięło 245 wystawców z 16 państw. Pokazano wyposażenie wnętrz, materiały stosowane przy budowie dróg startowych, pojazdy lotniskowe, ciągniki, wyposażenie służby ruchu, pomoce nawigacyjne i dziesiątki innych urządzeń niezbędnych dla funkcjonowania nowoczesnego portu lotniczego.

■ W Manili (Filipiny) odbył się niedawno (8—12 października) 21 Międzynarodowy Kongres Medycyny Lotniczo-Kosmicznej. Wśród 700 delegatów obecnych było czterech kosmonautów: A. Jelisiejew i B. Jegorow z ZSRR oraz J. Lovell i D. Slayton z USA.

■ Siedmiu śmiałków z Francji — dziennikarz, reporter, filmowiec, lekarz, handlowiec, urzędnik i topograf, postanowiło przemierzyć po raz pierwszy Amerykę Południową z północy na południe. Trasę o długości około 8 000 km zamierzają pokonać na pokładach trzech łodzi nadmuchiwanych typu kanoe. Pomocą nawigacyjną w tym niezwykle trudnym przedsięwzięciu będzie służył amerykański satelita Tiros N, wyposażony we francuski system umiejscawiania Argos. Celem wyprawy są badania naukowe.

■ Embraer, brazylijska wytwórnia sprzętu lotniczego, obchodziła we wrześniu br. 10-lecie swego istnienia. W ciągu tych lat wyprodukowała imponującą liczbę prawie 2 000 samolotów (dwutysięczny samolot ma być gotowy w grudniu br.).

INDEKS 307606